

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

**A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DO NATAL:
O AFORMOSEAMENTO DO BAIRRO DA RIBEIRA (1899-1920)**

LÍDIA MAIA NETA

NATAL/Dez/2000-2

LÍDIA MAIA NETA

**A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DO NATAL:
O AFORMOSEAMENTO DO BAIRRO DA RIBEIRA (1899-1920)**

*Monografia apresentada à disciplina
Pesquisa Histórica II, ministrada pela
Professora Denise Mattos Monteiro, do
curso de História da Universidade Federal
do Rio Grande do Norte, sob a orientação
do Professor Roberto Airon Silva.*

NATAL/Dez/2000

Ribeira adormecida ... acorda. [...] Ribeira das velhas festas e famílias tradicionais. Ribeira que era tudo, menos a razão etimológica de marginal de rio. Travestida de bairro comercial durante o sol, mostrava-se teatral no domínio da lua onde todas as noites eram de sábado. Ribeira de comércio sortido, das miudezas, das “belas” prostitutas, excludentes sociais, que alegravam a sociedade masculina da época. Ribeira que manteve acesa a chama dos grandes carnavais, das grandes iniciações, das grandes decisões palacianas, do Grande Hotel e dos grandes conchavos políticos, das grandes peças teatrais e de noites tão grandes quanto seu esquecimento. Ribeira tantas vezes exaltada e hoje esquecida, por aqueles que seguraram uma bacia – lavatório, por alguns instantes, e a ela se referem como amantes, vaidosos de a terem possuído. Hoje, encontra-se moribunda, ferida e derrotada pelo desamor daqueles que, em sua maioria, a procuravam em nome do amor. [...] Ribeira da minha juventude acorda ... por favor.

Manoel Procópio de Moura Junior

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus em primeiro lugar, por ter me concedido a graça, o vigor físico, para a realização deste trabalho.

Ao professor Roberto Airon Silva pela ininterrupta disposição e paciência na orientação desta monografia. Graças à segurança transmitida pelo seu vasto conhecimento, à lucidez de suas apreciações críticas e ao incentivo constante, a aluna pôde concluir sua demorada tarefa.

Toda minha gratidão aos Professores Paulo Tadeu Albuquerque e Myriam Cazetta pela convivência intelectual e companheirismo que muito me beneficiou com suas valiosas idéias.

À minha mãe, que tão carinhosamente, nos instantes de maior dificuldades, sempre nos entusiasmava com suas dóceis palavras.

Ao meu pai Antônio Moisés Dantas (In Memoriam) que tanto almejava que esse trabalho fosse concretizado.

Aos meus irmãos Silvano, Silvestre e Lourdinha, e as cunhadas Andréia, e Suely pelo apoio e companheirismo.

Aos amigos Iago Henrique, Marluce Silva, Isabel Cristina, Silvana Betúlia, Iaponi, Gracio e Lourdimar, que direta ou indiretamente, contribuíram para que eu pudesse viabilizar este trabalho.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	05
CAPÍTULO – I: O PROJETO “MODERNIZADOR” NAS CIDADES BRASILEIRAS: FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX.....	08
1.1.A idéia de “modernização” no Brasil.....	08
1.2.As políticas urbanísticas.....	12
1.3.Cidades brasileiras “modernizadas”.....	16
CAPÍTULO – II: A POLÍTICA DE “MODERNIZAÇÃO” DA CIDADE DO NATAL, NO FINAL DO SÉCULO XIX, E O BAIRRO DA RIBEIRA.....	21
2.1. Natal no final do século XIX e o bairro da Ribeira.....	23
2.2. Modificações empreendidas na infra-estrutura.....	28
CAPÍTULO – III: O PROJETO “MODERNIZADOR” E AS CONSEQÜÊNCIAS PARA A CIDADE DO NATAL.....	47
3.1. O impacto das mudanças urbanísticas para a cidade do Natal.....	53
3.2. A repercussão social das reformas urbanísticas para a sociedade natalense	55
CONCLUSÃO.....	64
BIBLIOGRAFIA E FONTES.....	66
ANEXOS	

INTRODUÇÃO:

O período que compreende o final do século XIX, e as primeiras décadas do século XX, assinalam um conjunto de relevantes transformações na forma histórica do Brasil. Acontecimentos como a abolição da escravidão, a implantação do serviço assalariado e a instauração do regime republicano, em grande parte, desencadeado pela emergência de novas forças e valores sociais e das injunções demandadas pelo mundo capitalista, foram alguns dos marcos decisivos no processo de construção de uma nova ordem política, social e econômica no país.

Neste contexto, as principais cidades brasileiras atravessaram uma série de intensas reformas urbanas e sociais. Com os efeitos práticos de anseios dominantes de modernização da sociedade, tais reformas visavam alinhar os centros urbanos locais aos padrões de civilização e progresso disseminados pelas metrópoles européias.

Natal, por certo, não experimentara reformulações urbanas e sociais tão profundas como as que marcaram as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Contudo, sofrera intervenções estratégicas capazes de produzir efeitos de poder disciplinar sobre seu meio físico e social.

Os Planos Urbanos de Antônio Polidrieelli, e Herculano Ramos evidenciam a existência de um processo que buscou racionalizar a cidade e disciplinar seus habitantes.

Evidenciando-se como o primeiro grande marco da preocupação em esquadriñar a malha urbana, esses novos planos urbanísticos sistematizam a expansão da cidade através do alinhamento de ruas e da abertura de avenidas.

Daf em diante, a paisagem urbana foi se modificando, ganhando, enfim, seus primeiros sobrados, belas casas e fachadas, alguns imponentes prédios públicos, calçamentos nas ruas principais, bondes à tração animal e rede de iluminação a gás. Lojas com nomes franceses, armazéns, oficinas e novos estabelecimentos comerciais ocuparam espaço nas ruas do Bairro da Ribeira, centro animador.

Ainda neste período, aparecem novos jornais configurando a emergência de novas forças sociais na cidade.

O objetivo deste estudo é, portanto, analisar as transformações voltadas para a cidade do Natal, no final do século XIX, e início do século XX, tendo como fontes de referência além da bibliografia sobre a história local e nacional, jornais de época, dando

extenso relevo ao material iconográfico (sobretudo, fotografias), revistas especializadas, álbuns e coleções particulares.

A questão central do trabalho é a de determinar o alcance dos efeitos de poder e saber normativos postos em prática, junto à sociedade local. As notícias na imprensa da época nos dão conta dos resultados para a população urbana desse movimento, a partir destes dados, que dissertaremos sobre o tema: A Modernização da cidade do Natal: o aformoseamento do Bairro da Ribeira: (1899 –1920).

De posse de alguns dados primários prossegue-se numa análise histórica que inclui, desde as primeiras idéias de reformar o bairro, ainda no século XIX até a consolidação da reforma nas duas primeiras décadas do século XX.

Com a ausência de fontes secundárias sobre o tema, conferiu-se um caráter singular ao estudo. Lançou-se mão de fontes e artigos publicados em jornais da época em estudo, de modo a auxiliar a análise dos fatos. Tal construção analítica pressupunha, aliás, certo encadeamento de informações e dados que juntos ao limites do estudo são explicitados adiante.

Buscou-se na análise investigar, o modo pela qual a iniciativa de reformar o Bairro da Ribeira se inseriu no contexto nacional e local, quer sobre as influências culturais de outras experiências semelhantes.

Para compor este quadro conjuntural contou-se com contribuições de alguns estudos desenvolvidos até o momento sobre o assunto. Pareceu interessante ainda, introduzir neste quadro, informações que delineassem, de um modo geral a trajetória histórica pela qual passou a cidade do Natal, especificamente o Bairro da Ribeira, quando tornou - se o principal centro comercial da cidade.

Os capítulos foram montados da seguinte forma: no primeiro capítulo dissertaremos sobre a idéia de “modernização” no Brasil; as políticas urbanísticas; e as cidades brasileiras “modernizadas”.

No segundo capítulo descreveremos sobre as modificações na infra - estrutura, e finalmente, no último capítulo, abordaremos sobre o impacto das mudanças urbanísticas para a cidade do Natal e a repercussão social das reformas urbanísticas na sociedade natalense.

Este trabalho, ainda inclui as fontes bibliográficas e iconográficas utilizadas como anexos, servindo de grande utilidade para o estudo. Neste sentido, o estudo abrange especificamente o período entre as últimas décadas do século XIX, e as primeiras do século

XX, incluindo entretanto, referências anteriores, em oportunidades que se apresentaram significativas.

A linha de abordagem deste estudo orientou-se por uma questão preliminar: que ^{causas} (consequências) em conjunto concordaram para a implantação da reforma no bairro da Ribeira? Sob esta ótica, a reforma urbana no bairro da Ribeira foi abordado enquanto parte de um grande projeto de modernização nacional, que se efetivou entre o final do século XIX, e o início do século XX, e que delineou sobretudo, um novo modelo ideológico e cultural do país. Apesar de ser a capital federal o centro radiador dessa transformação social, o restante do país inseriu-se, também, nesse novo contexto.

CAPÍTULO I - O “PROJETO MODERNIZADOR” NAS CIDADES BRASILEIRAS FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX

1.1. A idéia de modernização no Brasil

Compreende-se por modernização “*como um processo de transformação na maneira de agir e pensar da sociedade, implicando necessariamente, soluções criativas e adequadas, a uma realidade de transformação e mudanças ...*”¹

Em decorrência da expansão da “revolução industrial” iniciada na Inglaterra, no século XVIII, rompe-se a antiga ordem e é criada uma nova sociedade industrial e urbana com a constituição das grandes mudanças científicas, tecnológicas e industriais nas décadas finais do século XIX. Em meados desse mesmo século, Londres se transforma em uma grande cidade moderna. Porém, essa grande metrópole assume sua forma típica em Paris, improvisada entre os anos de 1850 e 1870.

Paris destacou-se em vários setores, obtendo, por várias vezes, a primazia de destaque nos padrões arquitetônicos, seguindo os estilos da Escola de Belas Artes, atingindo o ápice com a renovação urbanística (1853 – 1869) executada pelo Prefeito Jorge Eugenio Haussmann.²

Em outros países a civilização e o desenvolvimento nacional sempre estiveram ligados à vida e ao curso dos grandes rios, como por exemplo: o Mississipi, nos Estados Unidos; o Nilo, no Egito; e o Yang – Tse, na China; seguido da Europa³, contrastando com o Brasil.⁴ Por não termos rios despejando no mar, (com exceção do Amazonas), os maiores rios brasileiros seguem no interior ou para o interior do país não servindo para a penetração em direção à região Oeste. Até o final do século XIX, e início do XX, até 1930, só existia dois tipos de transportes de grande utilidade no interior do Brasil: Para lugares distantes, (o lombo de burros), para serviço local, (o carro de boi). Isto significa dizer, que nos primórdios do período republicano, praticamente não existia estradas de rodagem, visto

¹ SILVA, Anelino Francisco da. *A relação cidade – campo: como analisá – la ?*. In: MARQUES, Paulo. *Modernização do Brasil: dilemas e perspectivas*, p. 7.

² LUBAMBO, Cátia Wanderley. *Bairro do Recife: entre o corpo Santo e o Marco Zero*, p. 63

³ As grandes cidades da Europa foram criadas e desenvolvidas próximas ao mar ou às margens dos rios.

⁴ Em nosso país, o rio Amazonas é uma ameaça de morte em vez de fonte de riqueza. O rio São Francisco, com miseráveis povoações, mudam a cada ano, de leito. E o Tietê, colocado na maior cidade do país só tem servido para depositar lixos.

visto que, a roda (recebida pelo mundo, como dádiva da Ásia), só foi usada no Brasil, já no século XX.⁵

A produção deficiente de energia, e a inexistência de um sistema viável de transportes implantada em nosso vasto território nacional, evidenciara-se com a lentidão do progresso do desenvolvimento em nosso país, no período republicano. Era preciso em primeiro lugar, que possuíssemos um sistema de ligação mais veloz e arrumado juntando os núcleos populacionais difundidos e, em decorrência da existência de caminhos naturais poderíamos fazê-los a um preço baixo, pois temos uma grande costa com rios extensos e propícios à navegação.

No Brasil, a modernização, aliada à urbanização se fez apenas de fachada, dentro dos limites daquelas cidades que tiveram mais destaques. Com o crescimento urbano desde o início do século XIX, não se aumentaram de modo significativo os padrões de povoamento urbano. Mesmo com o surgimento de novas cidades nas colonizações da região sul do Brasil ou em regiões pioneiras, com a grande extensão da cultura cafeeira; ainda assim, os núcleos urbanos principais continuaram a ter os portos como pontos de exportações.

Com exceção da cidade de São Paulo, que (tem ao seu dispor o Porto de Santos) por onde provinha da produção do café, as cinco maiores cidades, em 1912, que compreendiam os portos exportadores eram: Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Recife e Belém.

Um dos acontecimentos mais significativos, para o nosso país, fora a renovação de sua capital, em seu aspecto urbanístico, sanitário e social, resultante de um desenvolvimento econômico do país, por ser a porta de entrada do país e o maior centro de negócios.

A renovação da capital brasileira – Rio de Janeiro – que até o final do século XIX, e princípios deste, apresentava-se como “*uma cidade de ruas tortas, estreitas e mal calçadas traçadas ao acesso por entre os vales [...] formando lamaçais quando as águas das chuvas derrubavam os morros no período chuvoso, sem esgotos, pouca luz a gás, e as ruas noturnas da cidade em constantes perigos, tinha como únicos meios de transportes viáveis - os bondes puxados a burro e os tilburis*”.⁶

O Rio de Janeiro embora tivesse crescido um pouco, no começo do século permanecia ainda sem muitas alterações. O seu sistema sanitário não era dos melhores,

⁵ BASBAUM, Leôncio. História sincera da República, p. 117

pois a varíola e a febre amarela – também chamada de vômito negro, devastou a população e afastou os estrangeiros. Em substituição a fama de ser chamado “país dos escravos”, o Brasil passou a ser denominado: “país da varíola”.

A nação atravessou um momento de grande dinamismo econômico nos primeiros anos do século XX, possibilitando nesta circunstância, a urbanização do Rio de Janeiro, tornando-a grande centro e concentrando as principais funções administrativas e comerciais do país. Sua população quase triplicou, nessa fase; de 522.000 habitantes, em 1900, passando a 1,5 milhões de habitantes, em 1920. Conseqüentemente, com o crescimento da cidade, as distâncias são alargadas, trocaram-se os bondes de burros pelos carros movidos à eletricidade, ônibus e automóveis à gasolina exigindo ruas mais largas e bem calçadas XX.

O cientista Oswaldo Cruz e o prefeito Pereira Passos receberam o convite do Presidente Rodrigues Alves, para abolir a febre amarela e modificar nossa capital. A lei do ‘bota abaixo’ definiu o desaparecimento de ruas inteiras, alargamento e pavimentação de outras. A lei da febre amarela determinou a demolição de velhos prédios e a expulsão dos moradores mais resistentes à sua ocupação.

A avenida Central, atualmente, avenida Rio Branco iniciou a sua abertura, em 1904. A luz elétrica, em 1906, ofereceu um aspecto novo à cidade. Para dar início a avenida Beira Mar, colocou-se abaixo o morro do Senado. Túneis são rasgados para Copacabana.

Os primeiros edifícios públicos e modernos são edificadas - o Teatro Municipal, a Biblioteca Nacional, a Escola de Belas Artes, a Galeria Cruzeiro, (que foi demolida) e o primeiro arranha-céu com dez andares - edifício do Jornal do Brasil - o mais alto da cidade.

Com essas alterações o Rio de Janeiro “civiliza-se”, como se dizia na época. A Exposição Internacional de 1922 foi aberta quando o Morro do Castelo foi destruído. O Convento da Ajuda foi demolido em 1924, e em seu lugar, foi edificada a famosa Cinelândia, deixando o Rio, em poucos anos, ser transformado numa das mais belas cidades do mundo.

A Lei da Vacina obrigatória passou a exigir atestado de vacina para o exercício de quase todos os ofícios onde ninguém podia viajar, matricular-se nas escolas públicas ou particulares, ou universidades, e /ou obter empregos públicos sem a apresentação do atestado de vacina. Concomitantemente, a cidade era invadida por homens de fardas

⁶ Tílburis eram carros de dois assentos, sem boléia, com capota, de duas rodas e puxado por um só animal.

amarelas que carregavam uma escadinha e uma lata de creolina com o objetivo de exterminar o vômito negro. Eram os chamados “mata - mosquitos”.⁷

O prefeito Pereira Passos em 1902, iniciou a reforma da cidade. Abriu túneis, largas avenidas, construiu cais, ruas foram calçadas com granito. Os parques são remodelados e suas grades retiradas. Desenvolvem-se obras de saneamento e de prevenção às inundações. Os esgotos são canalizados e os rios retificados. Após uma intensa campanha dirigida por Oswaldo Cruz, em 1905, a febre amarela foi erradicada.

No entanto, não era só o atraso da ciência, a falta de recursos de tratamentos que retardavam o combate daquele mal. Havia em jogo, todo um emaranhado de interesses, pronto a banir qualquer plano que ferisse os seus lucros. Antes de seguir para o Rio de Janeiro, onde assumiria a Presidência da República, o ex-conselheiro do Império e riquíssimo cafeicultor Rodrigues Alves, fez o seguinte comentário: *“o meu programa de governo vai ser muito simples. Vou limitar-me quase exclusivamente a duas coisas: o saneamento e o melhoramento do porto do Rio de Janeiro”*.⁸

Na realidade, esse programa de governo correspondia a pretensões mais amplas, mesmo sendo aparentemente pouco ambicioso. Rodrigues Alves pronunciou no Manifesto que endereçou à nossa nação, no dia de sua posse que *“a República deveria continuar seu progresso de amparo à produção, estímulo à imigração e ocupação dos solos férteis, incremento dos transportes e proteção à entrada de capitais”*.⁹

Contudo, era necessário sanear e modernizar a capital Federal, abrindo perspectivas de progresso, com a finalidade de atrair imigrantes e capital estrangeiro. E numa esfera de otimismo, Rodrigues Alves começara o seu governo. Os banqueiros Rotschilids haviam se despedido de Campos Sales, com a seguinte declaração: *“devido a vossa deliberação de restaurar o equilíbrio das finanças, o crédito de vosso país ressurgiu e a felicidade geral da nação bastante aumentou”*.¹⁰

A era da prosperidade, com o crédito, se abria para o Brasil, com o favorecimento da conjuntura mundial. e atraía esses investimentos com os grupos financeiros de Paris, Londres, Amsterdã que procuravam colocação para reservas acumuladas. Logicamente, havia possibilidades do então Presidente realizar grandes empreendimentos em seu governo. Muito embora a União Federal estivesse proibida das exigências da moratória e do lançamento de empréstimos fora do país, novas sociedades anônimas de construção

⁷ BASBAUM, Leôncio. *História sincera da República*: (1889 – 1930), p. 126.

⁸ NOSSO século: (1900 – 1910), p. 48

⁹ *Ibid.*, p. 48

apareceram mediante arrendamento e exploração de obras projetadas, com sistema de concessões e garantias indiretas anexando os assinantes estrangeiros. A exemplo da Capital Nacional, os Estados e Municípios seguiram o mesmo caminho. Conseqüentemente, com o crescimento da cidade, as distâncias são alargadas, trocaram-se os bondes de burros pelos carros movidos à eletricidade, ônibus e automóveis à gasolina.

1.2 As políticas urbanísticas

Em 1549, apareceu a cidade de Salvador, servindo como ponto de defesa, e mais – a capital da Colônia; assumindo função administrativa. Por motivos de ordem econômica e política, a capital foi transferida, em 1763, para o Rio de Janeiro. Por esse tempo, esta cidade já era o escoadouro da produção agrícola – principalmente açucareira – em que estava inserida aquela região. Mesmo perdendo a função administrativa, a cidade de Salvador, por outro lado, cresceu também, como centro de comércio, porto de escoamento, da cana-de-açúcar, fumo, e posteriormente, cacau, cultivados no seu espaço regional¹⁰.

Em Salvador, já havia uma distinção perfeita entre as partes alta e baixa da cidade, no século XVIII. Nessa capital, estabeleceu-se na parte alta da cidade, a aristocracia rural com suas ricas residências, e na parte baixa da montanha, junto ao porto, apareceram as casas comerciais chamada “Comércio”, formado por um grande aglomerado de bancos, casas exportadoras, grandes companhias. A verdadeira “Cidade” estava situada numa plataforma, com suas ruas largas e bairros residenciais. Com a expulsão dos jesuítas, em 1760, ordenada pelo Marquês de Pombal, D. José I, trouxe grandes prejuízos para a instrução educacional brasileira. Contudo, com a descoberta de ouro, em Minas Gerais, e a mudança da capital para o Rio de Janeiro, em 1763, a cidade de Salvador sofreu sérios problemas.¹¹

Mesmo com seu progresso diminuído, a referida cidade continuou sendo o centro intelectual do País, com a construção em 1785, do seu primeiro teatro – o da “Ópera Velha” – e, posteriormente, “Ópera Nova”, na Praça dos Veteranos. O Príncipe Regente D. João VI, criou em 1808, a Primeira Escola de Cirurgia do Brasil, autorizou a instalação de uma fábrica de vidros e da primeira companhia de seguros do País; e aprovou o projeto de abertura da estrada Salvador - Rio de Janeiro.

¹⁰ SILVA, Helio. *O poder civil: 1895 – 1910*, p. 120

O percurso entre as 'duas cidades' foi facilitado em 1878, com a abertura da Ladeira da Montanha, finalizando o perigo dos periódicos desmoronamentos. O crescimento urbano e populacional acelerou a industrialização das duas cidades – Rio de Janeiro (abrigoando 900 mil habitantes, no ano de 1906), e Salvador (com seus 8 mil habitantes), incrementado pela descoberta do petróleo no Recôncavo Baiano. Salvador está dividida em Cidade Alta, de grande movimentação topográfica, e Cidade Baixa, onde encontram - se as instalações portuárias.¹²

As duas cidades que compõem a capital, estão separadas por 60 metros de altura, através dos elevadores hidráulicos (os Elevadores Lacerda) montado em 1873, por Antônio Francisco Lacerda sendo eletrificados em 1907. A fisionomia urbana sofreu algumas alterações com aterros para a construção do ancoradouro. Para dar lugar às antigas igrejas (da Ajuda, São Pedro; Rosário de João Pereira), que foram demolidas, edificaram-se modernos edifícios, caracterizando a Salvador de hoje.

Na administração de D. Marcos de Noronha Brito , oitavo conde dos Arcos, construiu o antigo Palácio da Junta do Comércio, e o Passeio Público. O primeiro jornal da cidade foi fundado, recebendo o nome – “Idade de Ouro”. Foi organizada a Biblioteca Pública. Salvador passou a ter a melhor casa de espetáculos do país – Teatro “São João”, aberto em 13 de maio de 1812. Para o transporte coletivo exigiu-se do governo uma solução, devido o constante crescimento da cidade. O sistema de gôndolas¹³ substituiu as 'cadeirinhas' conduzidas por escravos.

No início do século XIX, o surto do progresso que tanto beneficiara a cidade de Salvador, estagna-se, talvez, em virtude da abolição da escravatura, que trouxe para a vida econômica tão grandes transformações. Para estimular o desenvolvimento dos portos, o Brasil integrou-se nas correntes internacionais do comércio quando o mercado internacional estava em expansão, graças ao crescimento populacional, à maior distribuição de bens e riquezas e à melhoria do sistema de transportes, entusiasmando as funções comerciais dos núcleos urbanos.

As atividades burocráticas e políticas receberam uma “nova roupagem” com a Independência. Vale ressaltar, que quase todas as capitais das províncias, localizavam-se nos mais importantes centros urbanos. Foram fundadas faculdades no Rio de Janeiro, Recife e São Paulo, com o objetivo de criar uma elite capaz de governar o país.

¹¹ **NOVO** conhecer – Brasil. p. 239

¹² *Ibid.*, p. 191

¹³ Gôndolas eram uma espécie de bondes sem trilhos puxados a cavalos.

Residências foram edificadas nas cidades, pelos fazendeiros; tornando-se o grande foco de atenção – “a Corte”.¹⁴

O projeto modernizador das capitais amazônicas – Belém e ^{Manaus} (Amazonas) como resultado de uma ‘nova economia’ instalada na região amazônica, a partir da segunda metade do século XIX, estimulando o comércio internacional, foram direcionados por iniciativa de uma circulação de recursos financeiros que dominou a Amazônia. Devido à importância da expansão da economia da borracha para região amazônica é impossível, às cidades da Amazônia, se desvincularem da urbanização, tendo em vista que o extrativismo gomífero desempenhou um importante papel, no final do século XIX.¹⁵ Nos anos de 1890, as transformações urbanísticas que ocorreram nas províncias do Pará e do Amazonas, anteciparam e estimularam a capital da República. No início da fase republicana alterou-se de forma marcante a atuação das elites, na Amazônia brasileira. Durante a *belle époque* na Amazônia a borracha foi incorporada como matéria - prima de novas indústrias, no final do século XIX, com a expansão da economia industrial vinculada ao desenvolvimento de novas técnicas e aliadas às novas fontes de energia e materiais.¹⁶

A denominação científica dada à borracha - “*Hevea brasiliensis*” - servia para a fabricação de diversos utensílios de uso cotidiano, como sapatos e garrafas, ou no revestimento dos tecidos, e já era conhecido desde o século XIX, pelos europeus como um produto singular pela qualidade de impermeabilização e pela sua elasticidade.¹⁷ Com o intuito do produto da borracha se tornar mais estável e não vulnerável às alterações da temperatura ambiente sua utilização foi alterada a partir da vulcanização, tratamento com enxofre e calor utilizado por Goodyear (1839), que promovia maior durabilidade das qualidades elásticas do látex. Sua utilização expandiu-se na segunda metade do século XIX.¹⁸

A borracha foi um produto incorporado pela técnica como matéria – prima de pneu em veículos movidos a cavalo, na Exposição Universal de 1876, em Paris. No início do século XX, com a expansão da vulgarização do automóvel contribuiu para a assepsia médica, usos de luvas de borracha.¹⁹ Para facilitar o controle de natalidade e a transmissão

¹⁴ COSTA, Emilia Viotti. *Da monarquia à república*, p. 205

¹⁵ DAOU, Ana Maria. *A belle époque amazônica*, p. 17

¹⁶ *Ibid.*, p. 18

¹⁷ *Ibid.*, p. 19

¹⁸ *Ibid.*, p. 20

¹⁹ *Ibid.*, p. 21

de doenças venéreas foram divulgados na Inglaterra, preservativos sem costuras longitudinais sendo considerado por Bernard Shaw, a maior invenção do século XIX.²⁰

A exportação da borracha extraídos da fauna e da flora amazônica era classificada em três tipos, a saber: a sernamby, a entrefina e o Pará extrafina, conhecida também, por fina ou Para fine. A “febre” da seringa gerou o desconforto, reduzindo a agricultura, a criação, a pesca, o extrativismo e a comercialização, geradas por elas, como peles e gorduras de animais, seivas e óleos vegetais, ervas medicinais, peixes – seco, castanha – do – Pará e cacau.²¹ As atividades ligadas à extração e a comercialização da borracha se firmaram com a movimentação do capital e um grande número de pessoas. A sociedade modificou deslocando-se para a Amazônia – os trabalhadores - que ajudaram a criar novos seringais. Os estrangeiros que se fixaram nas duas capitais e em grande parte, assumiram a responsabilidade na importação de bens de consumo e pela exportação da borracha e estavam interessados, na vinda, para os capitais, do látex coagulado, ou seja, as bolas de borrachas embarcadas para o uso industrial.²²

A borracha proporcionou às elites amazônicas uma inserção particular dinamizado nas trocas simbólicas e materiais facultando às províncias do Amazonas e Grão – Pará uma aproximação cultural e social com a Europa. O látex tornou-se um produto importante para a produção industrial ocupando um lugar de destaque como expressão de “civilização” e “progresso”. Uma revista americana em 1907, traduziu e inseriu numa publicação do governo estadual de 1908 – Álbum do Pará – um texto de William Irvin e exaltando a elite da borracha com a participação na construção da “vida dos povos civilizados”.²³

Os agentes comerciais de diversas nacionalidades que percorreram o interior, consideraram as vantagens da produção amazônica e os caminhos do processo que promoveram os representantes nacionais e internacionais do Amazonas e o Pará fizeram desse repertório. A Amazônia perdeu o monopólio da produção da borracha na primeira década do século XX.

Com o traslado das sementes da *Hevea brasiliensis*, em 1876, enviadas de Santarém para o Jardim Botânico de Kew, Inglaterra, a seringa foi estudada cuidadosamente e aclimatada para o cultivo no sudeste asiático quebrando o monopólio

²⁰ Ibid., p.22

²¹ Ibid., p.20

²² Ibid., p.21

²³ Ibid., p.22

amazônico da produção de borracha. Como consequência o declínio das exportações amazônicas trouxe o fim da *belle époque* equatorial.²⁴

1.3. Cidades brasileiras “modernizadas”

As cidades brasileiras foram marcadas pela colonização agrícola comercial portuguesa. No início do século XX, a cidade do Rio de Janeiro era ainda um conjunto de ruas estreitas, de casario antigo e apertado sobrevivendo ainda, fora do centro, grandes chácaras. Como todas as cidades velhas da época, era anti-higiênica, calçada sem o meio-fio, com sarjetas imundas, sujeita a freqüentes inundações em bairros como a Lapa, o Catete e Laranjeiras.²⁵ A partir da nossa Independência, em 1822, essa cidade já era a capital do Império do Brasil, declarada ‘município neutro’, em 1834.

Com cerca de 125.000 habitantes, por este período, a cidade do Rio de Janeiro estendia-se até o Largo da Lapa, em direção a Botafogo; até a rua do Velongo; na direção da Saúde e para os lados de São Cristóvão, até o Campo de Santana. A população mais abastada residia nas ruas próximas ao centro: Ajuda, Barbonos, Resende, Inválidos, Lavradios. O comércio concentrava-se na rua da Quitanda, umas das movimentadas, constituído principalmente de lojas de fazendas.²⁶

Desde o século XVII, a rua Direita passou a ser a principal artéria da cidade concentrando todo o comércio de “boticas”, e as farmácias, diante as quais as pessoas se juntavam para os bate papos. Do lado oposto, localizavam-se as melhores confeitarias da cidade e o Hotel e restaurante Globo de mármore e espelhos. As ruas eram iluminadas com lampiões de azeite de peixe e as residências utilizavam velas de sebo ou candeieiros de azeite.²⁷

Por volta de 1845, a rua do Ouvidor seria um dos lugares mais visitados da cidade com suas vitrines, coloridas e iluminadas à moda parisiense dotada de lojas de modistas francesas, floriculturas; cabeleireiros, perfumarias e charutarias.²⁸

²⁴ *NOVO* conhecer, *Ibid.*, p. 24

²⁵ *CONHECER* – Brasil, p. 300, In: Rio: de 1800 a nossos dias.

²⁶ *Ibid.*, p. 298

²⁷ *Ibid.*, p. 298

²⁸ *Ibid.*, p.299

Em 1912, a cidade ganhou o seu título: “Cidade Maravilhosa” idealizada pela poetisa francesa Jane Catulle – Mendès, mais tarde, vindo a se tornar o hino da cidade com a marcha de André Filho.²⁹

O centro da cidade de São Paulo foi por muito tempo formado pelas ruas XV de Novembro, Direita e São Bento; onde ficavam os bancos, repartições, lojas e residências. Após a construção do Viaduto do Chá, o centro da cidade passou para o lado oposto destacando-se a Avenida Paulista com magníficas mansões da aristocracia do café e faustosos arranha-céus. Mesmo assim, São Paulo continuou a se espalhar desordenadamente. Apesar da precariedade de sua vida econômica, em 1560, a aglomeração que se formou ao redor do Colégio de São Paulo de Piratininga, na capitania de São Vicente, foi elevada à categoria de vila. Os bandeirantes nos sertões efetuaram a captura de mão de – obra indígena, não trazendo nenhum impulso econômico, demográfico ou urbano. Contudo, a evolução de São Paulo só começaria com a empresa cafeeira, que foi o fator básico de atração de capitais e mão – de – obra permanente para a região, afirmando-se como fonte de economia, em 1860.³⁰

Nesse ano, os paulistas totalizavam em quase 28 mil pessoas, e, em 1886, já eram quase 48 mil, sendo na sua maioria, imigrantes.³¹ Com o desempenho da cafeeira formara-se uma rede ferroviária e o aparelhamento do Porto de Santos. A face de São Paulo transfigurou-se com o surgimento de jardins, sendo o mais antigo – o da Luz -, criado por carta régia em 1790, e entregue ao público, em 1825. Após dois anos, ou seja, em 1827, fundou-se a Escola de Direito, por onde passaram grandes célebres, tais como: Castro Alves, Joaquim Nabuco, Rui Barbosa e outros. Posteriormente, em 1846, a antiga catedral foi reformada. Ferrovias facilitaram o transporte de café para Santos, porto de exportação. O Teatro Municipal é inaugurado em 1911, em estilo renascentista, liderado por Ramos de Azevedo. Ainda, em São Paulo, foram criadas e financiadas algumas indústrias, para produzir somente, artigos de maior necessidade. Com a represa de Santo Amaro, construída em 1907, as possibilidades industriais aumentaram graças à energia elétrica.

A tentativa de se executar vários projetos a fim de se adequar às instalações portuárias, a partir de 1815, não se obteve resultados positivos na cidade do Recife segundo as notificações da obra documental: “Memória Descritiva e Justificativa do

²⁹ Ibid., p.300

³⁰ Ibid., p.190, In: *Brasil: o homem e a cidade*.

³¹ Ibid., p.190

Projeto de Melhoramentos do Porto do Recife” endereçada ao então Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o Conselheiro Antônio da Silva Prado, apresentada pelo engenheiro chefe da Comissão Alfredo Lisboa, que cuidava da Conservação dos Portos e das Obras Públicas Gerais da Província Pernambucana.³²

A cidade do Recife, nasceu como porto, para fazer escoar a produção açucareira de Olinda, fundada no século XVI, na capitania de Pernambuco. Situada, na desembocadura dos rios Beberibe e Capibaribe, essa atividade econômica foi o sustentáculo do desenvolvimento da “povoação dos Arrecifes”. Com a condição de ser a metrópole da região, (sustentada, até hoje, em relação a todo o Nordeste), recebeu grandes afluxos populacionais. O fator de maior peso na urbanização deve-se à criação de uma economia industrial.³³

As transformações radicais, que a industrialização operou, nos métodos de organização e produtividade foram refletidos nas cidades e sobre outras áreas da vida urbana. Os estudos dos melhoramentos do Porto do Recife foram elaborados definitivamente em 1907, com a criação de uma subcomissão Fiscal e administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro. Contudo, o contrato para a execução das obras de melhoramentos do referido Porto só foi assinado em 4 de agosto de 1908, sendo aceita a proposta de Demétrio Nunes Ribeiro e Edmond Bartissol. A construção das linhas férreas e o calçamento das avenidas conseguiram ser executadas em 1914, mesmo com algumas paralisações em decorrência do grave problema internacional gerado pela Primeira Guerra Mundial. Devido à escassez de recursos, comenta LUBAMBO: “as obras foram sendo encaminhadas parcialmente”.³⁴

A partir do final do século XIX, Belém e Manaus sofreram intervenções no traçado do seu projeto urbano durante a fase áurea da borracha através do estudo do “francesismo”, no Pará. O processo de aceleração da urbanização da cidade de Belém ocorreu no ano de 1897, na administração de Antônio José de Lemos, que muito contribuiu para o embelezamento e higienização da *belle époque* paraense; com a exportação do látex, no porto de Belém. Esse projeto esteve vinculado ao comércio internacional da Amazônia a partir do século XIX, devido ao extrativismo gomífero ter favorecido na expansão da região amazônica.

³² LUBAMBO, Cátia Wanderley. *Bairro do Recife: entre o corpo santo e o marco zero*, p. 75.

³³ *NOVO* conhecer – Brasil, p. 191, In: Brasil: o homem e a cidade.

³⁴ LUBAMBO, Cátia Wanderley. *Ibid.*, p. 76

Na visão do intendente Lemos a modernização da cidade e do porto de Belém visava a tender a elite possuidora do látex. Por isso, foi escolhido como ponto de estratégia para a execução de suas atividades econômicas, consumo, luxo e divertimento da elite e m ascensão. De acordo com a Legação do Brasil em Londres, num edital de concorrência feito à Intendência em 28 de fevereiro de 1898, era preciso construir “*um curro, dois mercados e duas avenidas*”. Com a construção do *boulevard* da República, próximo ao cais do porto de Belém, há facilidade no escoamento e na transação comercial da borracha: fazendo com que os espaços públicos fossem vistos como locais de atração.

Por toda a primeira década do século XX, Belém passou por uma modificação radical realizando uma renovação urbana concretizada pelos engenheiros republicanos com a intensificação da exportação proporcionando a sensação de que pelo menos era uma das melhores cidades do Brasil. As populações mais pobres sofreram limitações, decorrentes da reforma urbana e as decisões modernizadoras que foram adotadas. As características do período colonial permaneceram e o perímetro urbano em direção ao porto expandiu-se.³⁵ Belém contava em 1907, com 192.230 habitantes. Em decorrência do Brasil Republicano o discurso de “civilização e progresso” precisava estabelecer uma organização espacial identificada com a hierarquia/exclusão dos cidadãos.

Segundo se noticiava nos periódicos da época, anteriormente mencionados, as ruas prosperaram com amplas avenidas. Com a economia da borracha passou a residir na capital grandes seringalistas, comerciantes, a elite das fazendas e os profissionais liberais. Para modernizar os espaços públicos e dotar de certas características as construções, algumas alterações urbanísticas e arquitetônicas resultaram no embelezamento da cidade estimulada por uma legislação, imprimindo, nas fachadas dos prédios, elegância estética, graciosidade e uma racionalidade condizente com as necessidades de ventilação e higiene exigidas pelo clima.³⁶

O poder público controlava exageradamente a disciplina do espaço e do cotidiano da cidade, e os hábitos da população. Contudo, apesar de algumas prevenções, a cólera produziu muitas vítimas em Belém, em 1893. Para acabar com o impudismo o governo solicitou, entre 1910 e 1911, os serviços de Oswaldo Cruz.³⁷

O Código Municipal de Manaus, forneceu informações, em 1893, de uma cidade pensada como ‘moderna’ restringindo por um lado, a posturas e hábitos indesejáveis; e por

³⁵ DAOU, Ana Maria. *A belle époque amazônica*, p. 30.

³⁶ *Ibid.*, p. 31

³⁷ *Ibid.*, p. 32

outro, incentivando atitudes mais apropriadas a uma “cidade sonhada” adequada ao “progresso” e a ordem. Modernamente, Manaus atendia particularmente aos interesses da burguesia e da elite “tradicional” atrelada às atividades administrativas e burocráticas.³⁸

³⁸ Ibid., p. 36

CAPÍTULO II – A POLÍTICA DE MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DO NATAL E O BAIRRO DA RIBEIRA

A capital do Rio Grande do Norte consolida-se como pólo econômico – social hegemônico da região, na segunda metade do século XIX, (1877- 1897), a partir da grande exportação do algodão para o mercado externo.³⁹ O algodão mocó recebeu o grande Prêmio na Exposição Nacional atingindo altos níveis de exportações na Segunda Guerra de Secessão e no final do século XIX (1896 – 1905).⁴⁰

A expansão do bairro da Ribeira se deu em 1868. O mestre CASCUDO, a propósito do que se passava no bairro acima citado, nos idos da década de 1870, disse que:

“A Ribeira estava sendo o bairro comercial, [...] materializado. A rua do Comércio já [ostentava] prédios e armazéns repletos de açúcar, algodão, sal, peles, barcaças [de grande capacidade] para Pernambuco, o grande comprador. A cidade se alastrava, lenta, dos dois núcleos [e paralelamente] ao rio, [concentravam-se os casebres] de palha.”⁴¹

Conforme o Relatório da Província, de 1878, o Vice-Presidente Manoel Januário Bezerra Montenegro descreveu que por dois séculos o Bairro da Ribeira seria a parte mais “desenvolvida” da Cidade do Natal. O prolongamento do seu cais até o denominado Passo da Pátria, localizado onde hoje é a Capitania das Artes, fazendo ligação com a Cidade Alta foi considerado de fundamental importância uma vez que facilitou o trânsito entre estes dois bairros e melhorou o aspecto do porto, tendo sua área calçada por causa da lama das marés e cercada com varandas de ferro com o objetivo de impedir o desembarque de volumes. Estas obras servirão para conservação e aformoseamento do cais que tem essa cidade.

Até então, uma grande parte das ruas da cidade não eram calçadas, e o caminho de ligação entre os dois bairros apresentava um solo arenoso, tornando-o difícil e prolongado. Tratando-se da capital eram necessários melhoramentos. Além do embelezamento das ruas

³⁹ SANTOS, Paulo Pereira dos. *Evolução Econômica do Rio Grande do Norte: século XVI – XX*.

⁴⁰ Tavares de Lira fundou o primeiro banco do Estado - Banco de Natal - no dia 25 de março de 1906, galgando em 1908, uma posição de destaque na Exposição Nacional, conseguindo conquistar nove grandes prêmios, 25 medalhas de ouro, 42 de pratas, 17 de bronze. O Banco de Natal, depois, Banco do Rio Grande do Norte, está atualmente, extinto.

⁴¹ PEREIRA, Francisco da Chagas. *Ferreira Itajubá*, p. 14.

que foram calçadas e arborizadas, conseqüentemente o trânsito e a comunicação dos dois bairros tornaram-se mais rápidas.

Com esses melhoramentos, os moradores da Ribeira, receosos de que a Cidade Alta atraísse o fluxo de negócio valorizando seus terrenos, solicitaram do governo provincial que restaurasse apenas, o aterro do rio Salgado. O pedido foi atendido pelo presidente Bezerra Montenegro, e o aterro foi realizado pelo capitão Manuel Joaquim Teixeira de Moura. Esta obra teve benefício imediato para a sociedade, ocupando os emigrantes desempregados como mão de obra.⁴²

Na segunda metade do século XIX, e início do século XX, o cenário urbano da Cidade do Natal está representado por dois bairros intrinsecamente ligados: Cidade Alta e Cidade Baixa, denominação dada por causa da sua formação topográfica sendo possível estabelecer estas relações, pois são elas quem irá dar um novo impulso no manejo urbano do referido Bairro. Este reflexo é latente quando se instala ali a própria sede do governo, representação maior do Estado. O Bairro da Ribeira passa por fortes alterações urbanísticas, com aberturas de novas ruas, calçamentos, construção de área de lazer e de edifícios destinados a atração cultural. Para tanto, o traçado das ruas do Bairro da Ribeira e o aformoseamento do mesmo inicia-se com a rua Junqueira Aires ligando a Cidade Alta à Cidade Baixa.

O Presidente da Província, Pedro de Barros Cavalcanti de Albuquerque, deixou o Palácio de taipa e pedra da Rua da Conceição transferindo a sede do Poder Executivo no dia 09 de julho de 1869, para o prédio nº 106(VER ANEXO, FIGURA 1), da então, rua do Comércio, permanecendo aí até 1902, quando o governo foi transferido, novamente, para o bairro da Cidade Alta, recebendo atualmente o nome de Palácio da Cultura.(VER ANEXO, FIGURA 1-A).

No relatório lido, na Assembléia Legislativa por João Carlos Wanderley, o mestre CASCUDO, apud PEREIRA, deixou algumas porções importantes registradas a respeito do bairro da Ribeira, por volta de 1850: *“Era pequena, triste, [cheia] de lagoas, de atoleiros, de pântanos [...] alvo das rajadas cólera e haxiga [...], pobreza, indigência e miséria”*.⁴³

Como se não bastasse, com a expansão das doenças infecciosas, a inquietação dos moradores da cidade incomodou, além de outros, um indivíduo por nome José Firmino, a

⁴² RELATÓRIO do Vice-Presidente Manoel Januário Bezerra Montenegro à Assembléia Legislativa Provincial, 4 dez. 1878.

⁴³ PEREIRA, Francisco das Chagas. *Ferreira Itajubá* : Poesias, p. 14

ponto de ser divulgado nos jornais daquela época que o mesmo foi atacado por varíola e nenhuma providência foi tomada pelo então Governador, Dr. Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, que deveria isolar o doente e fazer com que a doença não se alastrasse pela capital, reclamava o denunciante.⁴⁴

Conforme foi mencionado anteriormente, aquela avenida ainda comporta no seu cenário urbano o importante prédio do edifício da antiga Companhia de Aprendizes Marinheiros, instalado em 1873, depois servindo à Capitania dos Portos, (VER ANEXO, FIGURAS 2), que após ter passado por um processo de restauração está atualmente, funcionando como um novo espaço alternativo para a cultura potiguar - a Capitania das Artes.(VER ANEXO, FIGURAS 2-A).

2.1. Natal no final do século XIX e o bairro da Ribeira

O Bairro da Ribeira mesmo tendo sido originado de um terreno alagadiço não impediu que fossem abertas ali vias de acesso que o colocasse em evidência na história da Cidade do Natal. As praças, logradouros e avenidas apresentaram significativas importâncias. A rua Chile, considerada uma das mais movimentadas do bairro, trouxe relevantes fatos para a Província.

A rua acima, passou por várias denominações tais como: rua da Praia. Topônimo surgido pela primeira vez, em um registro de concessão de terra, de 21 de novembro de 1769, devido à presença do rio Potengi constituiu-se o caminho natural para a Fortaleza dos Reis Magos. Provavelmente, após o ano de 1863, essa rua passa a ser chamada rua da Alfândega, devido à construção do primeiro cais da Alfândega. Com o intenso movimento de negociantes na rua da Alfândega, o topônimo é modificado para a rua do Comércio.

A rua do Comércio, atual rua Chile, recebia um alargamento de 12 metros com a criação do plano urbanístico da "Cidade Nova" por intermédio do técnico e agrimensor italiano Antônio Polidrielli. Os pontos mais importantes do plano eram os acessos entre a parte baixa e a Cidade Alta; o estabelecimento de um Bairro Jardim na área conhecida como Limpa (Bairro Santos Reis), e a construção de um *boulevard* de contorno partindo da cidade baixa, com dez avenidas radicais.⁴⁵ Jeremias Pinheiro da Câmara demarcou e fez o

⁴⁴ O NORTISTA, 7 abr. 1893, p. 2

⁴⁵ MIRANDA, João Maurício Fernandes de. *Evolução urbana de Natal*, p. 70

alinhamento das Avenidas projetadas por 400\$000. Com a desvalorização das terras e gente para ocupá-las, as raras choupanas foram vendidas ou desapropriadas, por preço irrisório.

Com a revisão do Decreto Municipal de 13 de fevereiro de 1888, toda a nomenclatura urbana de Natal foi modificada. Assim sendo, a rua do Comércio, passou a ser chamada Tarquínio de Souza.

No decorrer do século XVIII foram solicitadas 69 datas de terra naquela rua, contudo a preferência dos suplicantes justificava-se principalmente, pelo fato de margear o rio Potengi, podendo-se freqüentemente, verificar a expansão de uma cidade, paralelamente ao curso de um rio. Continuou pelo século XIX, a preferência dos habitantes da Cidade, pela Rua da Praia. Até o ano de 1829, já haviam sido doados 15 terrenos destinados à construção de prédios.

As construções de cal-e-pedra foram se multiplicando servindo para o armazenamento de mercadorias, principalmente, do açúcar e algodão, que eram exportadas para outras províncias.

No registro de concessão de terra datado de 14 de março de 1829, o beneficiário Antônio Correia de Melo referia-se àquele logradouro público, como a Rua da Ribeira, denunciando a importância da mesma, para o referido bairro.

Posteriormente, a Rua Tarquínio de Souza recebeu a denominação de rua Chile sendo mantida até os dias de hoje.⁴⁶

Grandes Firmas exportadoras se instalaram nesta rua a partir do final do século XIX, como: a S.A. Wharton Pedroza, que se dedicava ao beneficiamento de algodão, firma inglesa cujos dirigentes eram freqüentemente revezados com outros vindos da Inglaterra.

A referida firma apresentava uma arquitetura interessante e ímpar na cidade, ocupando os dois lados da rua Chile, interligado por uma espécie de ponte no pavimento superior, onde passavam os fardos de algodão, após o beneficiamento. A firma M. F. do Monte & Cia., dedicava-se à compra, beneficiamento e exportação de algodão, sendo uma das principais exportadoras para as indústrias têxteis do Sul do País.⁴⁷

A Firma Fernandes & Cia., de Mossoró, beneficiava, enfiava e armazenava o algodão para exportação. Existiam ainda, as Empresas Exportadoras de peles e couros de animais como Huascar Purcell, firma inglesa gerenciada por Deolindo Lima; a firma Epaminondas Brandão, além da Empresa Monte e Rebouças Ltda., especializada na

⁴⁶ O POTI, 17 out. 1993.

⁴⁷ O POTI, 03 de out. 1993.

industrialização e exportação da borracha de mangabeira e de maniçoba, desativada com a morte dos seus sócios, desaparecendo assim, uma indústria de beneficiamento de matéria-prima muito abundante no Rio Grande do Norte. Na atual rua Chile, existiam firmas dedicadas ao comércio de tecidos, como a João Galvão & Cia., Alves de Brito & Cia., cujo prédio foi substituído posteriormente, por uma fábrica de sapatos de José Lagreca.⁴⁸

Além das grandes empresas de exportação, a rua Chile também comportava o Departamento dos Correios e Telégrafos; a Junta Comercial, em prédio atualmente ocupado pela EMPARN; a fábrica de bebidas dos irmãos Manuel e Cláudio Machado a Despensa Natalense, uma distribuidora de automóveis, da firma Faria & Pinheiro.

A rua Chile, que já foi a mais povoada e importante para nossa cidade, ainda guarda na sua paisagem urbana, belos exemplares da arquitetura do passado, hoje, fazendo parte do contexto histórico da formação da cidade do Natal.

Assim como as atuais Avenidas Duque de Caxias e Tavares de Lira, e as ruas Chile, Frei Miguelinho e Câmara Cascudo, que formavam a planície da Ribeira no último quartel do século XVIII, ainda não existia uma denominação definida para a rua Dr. Barata, esta, localizada entre a Praça Augusto Severo e a Avenida Tavares de Lira.

Considerada como um dos mais antigos logradouros públicos daquele bairro, a rua Dr. Barata⁴⁹ tem esta denominação no início do século XX, até os dias de hoje, é nas primeiras décadas do século XIX, conhecida como rua das Lojas, topônimo este justificado a partir da concentração do comércio da Ribeira situado na referida rua. Posteriormente, recebeu mais duas denominações: Correia Teles e Visconde do Uruguai. Ali, foram construídas as primeiras residências da Ribeira as quais abrigavam os vigias dos armazéns, servindo ainda, para estocar as mercadorias exportadas para Pernambuco.

As lojas elegantes de Natal concentravam-se nesta rua, onde, nas tardes de sábado, o comércio abria e a Dr. Barata transformando-a em uma verdadeira passarela de modas. Com as senhoras e senhoritas desfilando com os mais elegantes trajes, completados com luvas e chapéus.

A Singer Machine, que vendia máquinas de costura, instalou-se no prédio pertencente atualmente à firma César, Comércio & representações Ltda. Ali também funcionou uma distribuidora de tratores, uma joalheria, e uma loja de ferragens. Alexandre Reis fundou a sua firma de calçados. Era a "Casa Reis".⁵⁰

⁴⁸ NESI, Jeanne Fonseca Leite -

⁴⁹ O POTI, 10 out. 1993, p. 14. A Rua Dr. Barata

⁵⁰ Ibid, p. 14

A firma Olímpio Tavares Reis & Cia., uma das mais antigas no ramo de tecidos no atacado, também funcionou naquela rua e o prédio em que foi instalado incendiou-se, o mesmo foi reconstruído e instalando-se nele a firma José Fernandes & Filhos. No mesmo local funcionou um armário, pertencente a Francisco Lamas e a firma F. Costa & Cia. Ltda; A firma de Matheus Petrovich abrangia um variado ramo de atividades. O prédio que ela ocupava foi posteriormente instalada a fábrica de sapatos de Paschoal Romano. Vizinha à fábrica funcionou a “Rosa Branca”, uma loja de tecidos de propriedade de Francisco Herculano Barbalho. Posteriormente, foi ocupada pela “DECOARTE”, casa especializada em brinquedos e artigos para decoração. Funcionou também, a Firma exportadora de algodão J. Fasanaro Papino, uma farmácia e uma casa de modas – “Bom Marché”.⁵¹

A Sapataria Nolasco funcionou no local, atualmente ocupado pela Livraria e Papelaria Walter Pereira S. A. Em um prédio desativado, naquela importante rua foi instalado um notável estúdio fotográfico de João Alves de Mello.

O Banco de Natal, posteriormente, BANDERN, foi erigido nesta rua. E com sua transferência para a sede própria, na esquina das atuais avenidas Duque de Caxias e Tavares de Lira, o local foi ocupado pela livraria Cosmopolita, tendo como proprietário Fortunato Aranha.

O trecho da atual Rua Dr. Barata, compreendido entre a travessa Venezuela e Avenida Tavares de Lira, chamava-se travessa Quintino Bocaiúva. Era um beco muito estreito, que somente permitia a passagem de pedestres e veículos pequenos, como bicicletas. Aquele trecho foi posteriormente alargado pela Prefeitura, anexando assim a travessa Quintino Bocaiúva, à rua Dr. Barata.⁵²

A avenida Duque de Caxias era primitivamente conhecida como a “Campina da Ribeira”, figurando em um mapa desenhado da cidade do Natal, na sétima década do século XIX. Sua denominação definitiva ainda não seria essa, a referida avenida passou depois a ser denominada rua do Bom Jesus, cuja extensão iniciava na atual rua José Alexandre Garcia prolongando-se até a rua que hoje recebe o nome de Ferreira Chaves. A rua do Bom Jesus teve seu nome alterado para rua 25 de dezembro, de acordo com o decreto municipal de 13 de fevereiro de 1888, e em 31 de julho de 1903 a Intendência Municipal passou a denominar aquele logradouro de rua Sachet, em homenagem ao

⁵¹ O POTTI, 10 de out. de 1993, p. 14.

⁵² NESI, Jeanne Fonseca Leite. *A Praça Augusto Severo, em Natal*, p. 14.

mecânico do balão “Pax”, explodido em Paris, que matou Augusto Severo e Sachet. Posteriormente, aquele logradouro recebeu o nome de Avenida Duque de Caxias.⁵³

A rua Ferreira Chaves, localizada entre as ruas, 15 de Novembro e Nísia Floresta compreende o trecho entre as ruas Frei Miguelinho e Almino Afonso. Permaneceu por pouco tempo com o topônimo de rua João Guedes, sendo mudado com o Decreto Municipal de 13 de fevereiro de 1888 para rua Formosa, e sob a Resolução nº 35, de 22 de março de 1889, mudou a denominação para Ferreira Chaves permanecendo até hoje.⁵⁴

Perpendicular a rua Duque de Caxias, está localizada a Esplanada Silva Jardim, fronteira com o bairro das Rocas, aberta em data posterior ao ano de 1868, quando ocorreu a expansão do bairro da Ribeira. É importante notificar que o bairro da Ribeira terminava na atual rua Ferreira Chaves e no Beco da Quarentena conforme um mapa da cidade do Natal desenhado na sétima década do século passado.⁵⁵

No trecho compreendido entre as Avenidas Junqueira Aires e Avenida Deodoro e perpendicular à Praça Augusto Severo fica o logradouro público chamado rua Juvino Barreto. Recebeu este nome posterior ao ano de 1901. Existindo no final do século XIX, era conhecida pela denominação de Beco do Tecido, devido à presença da Fábrica de Tecidos, edificada logo após o referido beco.

Paralela à rua Chile, no trecho compreendido entre a Avenida Tavares de Lira e a esplanada Silva Jardim, fica a rua Frei Miguelinho. Aquele logradouro público foi denominado de rua 13 de Maio, pela Intendência Municipal de Natal conforme a resolução nº 104, de 11 de junho de 1906⁵⁶.

No governo de Ferreira Chaves (1895 - 1900) foi reconstruído o Cais da Tavares de Lira e o calçamento a paralelepípedo da Avenida Tavares Lira; construiu a Praça Leão XIII em frente à Igreja de Bom Jesus Das Dores no Bairro da Ribeira, (VER ANEXO, FIGURA 3), edificou o Prédio da Escola Doméstica na Praça Augusto Severo, aterrou, arborizou e calçou a praça Pedro Velho, gastando 62.944\$814 contos de réis e embelezou a praça “Sete de Setembro” em frente ao atual Palácio da Cultura, localizado no centro da Cidade Alta.

Seu sucessor Augusto Tavares de Lira (1904 -1906) deu continuidade às obras que já vinham sendo realizadas. Construiu edifícios públicos em Natal, como o Tribunal de Justiça, hoje, sede do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte; Congresso

⁵³ Idem.

⁵⁴ Ibid., A rua Ferreira Chaves, em Natal, p. 14

⁵⁵ Ibid., p. 4 Esplanada Silva Jardim, Ribeira

⁵⁶ NESI, Jeanne Fonseca Leite, A rua Frei Miguelinho, em Natal.

Estadual, hoje Tribunal de Justiça iniciou a construção da Estrada de Ferro Central no Rio Grande do Norte, e inaugurou o primeiro trecho de Natal a Ceará Mirim. Na capital reconstruiu diversos logradouros como Praça “Augusto Severo” e erigiu o Edifício LEX, para ser a sede do Legislativo. Neste mesmo governo o técnico e agrimensor Antonio Polidrielli, foi autorizado a rebaixar e nivelar toda Avenida Junqueira Aires melhorando o calçamento. Na construção e ajardinamento da Praça Augusto Severo, (VER ANEXO, FIGURA 4), anteriormente Praça da República, (VER ANEXO, FIGURA 4-A), o referido governador, contratou o arquiteto Herculano Ramos para a execução desta obra gastando cerca de 62.446\$861 contos de réis utilizando a mão-de-obra de centenas de flagelados da seca de 1904. (VER ANEXO, FIGURA 4).

De 1907 a 1908, Antônio José de Melo e Souza governou o Estado do Rio Grande do Norte. O seu governo teve as seguintes metas: construiu o Cais da Passagem, o Grupo Escolar “Augusto Severo” - hoje, Secretaria de Segurança Pública do Estado que custou aos cofres do Estado à importância de 50.201.\$508 contos de réis, e entregue no dia 24 de março de 1908; (VER ANEXO, FIGURA 5); a casa do Passo da Pátria que servia para acomodar os passageiros que vinham da Redinha e regiões circunvizinhas; iluminou a gás acetileno as ruas do Comércio, José Bonifácio entre outras.

Alberto Frederico de Albuquerque Maranhão governou o Estado do Rio Grande do Norte em dois mandatos, o primeiro de 1900 a 1904, e o segundo que vai de 1908 a 1914.

Como grande político e administrador instituiu o Conservatório de Música, reformulou o Teatro “Carlos Gomes” que hoje leva seu nome; construiu a Praça “Augusto Severo”; o Hospital “Juvino Barreto” e edificou o segundo Grupo Escolar da cidade denominado “Frei Miguelinho”. Instituiu o Derby Clube – para os apreciadores do hipismo; construiu a Casa de Detenção, onde, atualmente, funciona o Centro de Turismo; edificou o Asilo de Mendicidade; substituiu a iluminação pública do acetileno pela luz elétrica, e os bondes de tração animal passaram a ser movidos à energia elétrica. Intelectualmente, foi chamado “Príncipe Mecenas”, por ser considerado intelectualmente o maior animador de poetas e literatas.

2.2. As modificações na infra-estrutura

O bairro da Ribeira, instalou algumas indústrias, escritórios de firmas inglesas e americanas, hotéis, bancos, residências e comércio, instituições públicas e escolares,

estaleiros navais, oficinas do Porto e da estrada de ferro, bares, cabarés, jornais, Teatro “Carlos Gomes”, hoje “Alberto Maranhão” e clubes de danças..

Com a instalação da comissão de obras do Porto, em 1892, especialmente, a partir de 1902, com o engenheiro Antônio Pereira Simões, o povoamento da zona norte e leste da Ribeira, Rocas, Areal e Montagem, deu impulso aos trabalhadores que aí se estabeleceram, fazendo o bairro da Ribeira se expandir.⁵⁷

Itamar de SOUZA, apud., LIRA, registra que apesar da indiferença administrativa e as dificuldades tecnológicas da época, abaixo mencionada “*a solução parcial dos problemas do Porto de Natal surgiram com a sua organização definitiva, em 1893.*”⁵⁸

No período que vai de 1890 a 1920, a população de Natal duplicou mais de uma vez, conforme o censo demográfico elaborado pelo IBGE, no ano de 1970. De acordo com o quadro apresentado na obra de Itamar de SOUZA: “*Migrações para Natal*”, em 1890, a população era de 13.725 habitantes, em 1900, 16.056 habitantes e, em 1920, compreendia 30.695 habitantes.⁵⁹

Com a construção das Estradas de Ferro “*Great Western*” e a “*Central do Rio Grande do Norte*” o crescimento da cidade do Natal modificou-se, facilitando o acesso das populações interioranas para a Capital contribuindo na expansão urbana da cidade em direção ao sul.⁶⁰ O projeto de intervenção no traçado urbano de Natal não se constituiu o único na região nordestina, durante a fase áurea do algodão. Vamos encontrá-lo também, em Fortaleza, Recife e outras capitais. Segundo SOUZA, com o aperfeiçoamento da cidade do Natal a partir do período republicano “*começou a implantar e melhorar o seu equipamento urbano [e recebeu] no período de 1892/96, o impulso urbanístico do governo Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, que dotou a cidade de ruas largas e bem distribuídas entre a Avenida Deodoro e a Hermes da Fonseca*”.⁶¹

Os espaços públicos, com o novo traçado urbano foram transformados em locais atraentes, com a construção e embelezamento das praças, quiosques, bosques, e outros equipamentos públicos. Especificamente podemos demonstrar algumas transformações urbanas deste período: em 1904, o Teatro Alberto Maranhão; 1905, a luz a gás acetileno; 1907, o serviço regular de perfuração de poços tubulares como a primeira etapa no

⁵⁷ CASCUDO, Luís da Câmara. *História da Cidade do Natal*, p. 136.

⁵⁸ SOUZA, Itamar de apud., Augusto Tavares de LIRA, *Migrações para Natal*, p. 21.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 18

⁶⁰ *Ibid.*, p. 20

⁶¹ *Ibid.*, p. 21

abastecimento de água para a cidade, culminando com o sistema de água e esgoto em 1935; 1908, os bondes; e em 1911, a luz elétrica.

Para o aformoseamento da cidade e melhoramento nas condições de vida da população, verificou-se o calçamento de ruas, construção de igrejas, Biblioteca Pública, Escolas, Mercados Públicos, Hospitais, juntamente com as vias rodó – ferroviárias e marítimas, facilitando o acesso a Natal.

Com a dinamização da economia brasileira, em 1904, dois ciclos econômicos se evidenciam: o da borracha, na região Norte, e o do Café, no Sul. O governo de Tavares de Lira, sofreu com a tragédia da seca 1904 - 1905. Por isso, de acordo com os governadores do Nordeste, o ministro da Viação ofereceu transporte gratuito para os flagelados irem para os seringais do Norte e para os cafezais do sul . Em junho de 1904, mais de quinze mil flagelados concentraram-se em Natal, quando então a população de Natal era de 16.056 habitantes. A polícia embarcava à força aqueles retirantes que não queriam ir embora.

O então governador organizou quatro comissões em torno dos quais se dividiram os flagelados. Homens e mulheres trabalharam na construção da estrada de ferro Natal a Ceará Mirim, sob o comando do engenheiro Sampaio Correia; outros trabalharam na construção da Praça Augusto Severo; uma terceira equipe carregava pedras das praias para calçar a Avenida Rio Branco e outras artérias, assim como o desmatamento de várias avenidas do bairro Cidade Nova (hoje, Tirol e Petrópolis).⁶²

Paulatinamente, o governador Alberto Maranhão criou a “Cidade Nova” de acordo com a Resolução Municipal nº 55, de 30 de dezembro de 1901, feita pelo Presidente da Intendência Municipal Joaquim Manoel Teixeira de Moura proporcionando a abertura de avenidas esplêndidas numa visão sistemática de urbanista, levando a Cidade a estender-se por três novos Bairros: Petrópolis, Tirol e Alecrim.⁶³

As instituições de controle e reprodução social compunham-se de praças ajardinadas, edifícios da administração pública, escolas, hospitais, asilos, e cadeia. Com suas atividades, os estabelecimentos indústrias, bancos e firmas seguradoras, e ainda, as companhias de serviços urbanos como telégrafos, telefones, linhas de bondes e estradas de ferro completavam o conjunto urbanístico da cidade .

⁶² SOUZA, Itamar de. *A República Velha no Rio Grande do Norte: 1988 – 1930*, p.234

⁶³ CASCUDO, Luís da Câmara. *História da cidade do Natal*, p. 331

Iluminação:

A primeira lei ligada à iluminação foi a de nº 225, de 09 de agosto de 1851, que autorizava “[...] ao Presidente da Província a comprar 15 lampiões de rua para serem colocadas nos pontos mais convenientes da capital [...]”,⁶⁴ antes, as luzes vinham de fora, e quando havia festa se colocava ‘quenga de coco com casca de laranja e azeite de carrapato numa torcida de algodão ou pano velho’, ficando acesas durante três dias. Com este tipo de iluminação foi comemorado a Independência do Brasil, quatro meses após a sua Proclamação, ou seja, em janeiro de 1823. Nas festas religiosas utilizavam, dentro da Matriz, um material mais caro, “cera branca”, do lado de fora, um facho e/ou lampião de azeite.⁶⁵

A iluminação pública em Natal foi inaugurada pelo presidente da Província, Oliveira Junqueira, em 1859, que foram distribuídos 60 lampiões de azeite, entre o bairro Ribeira e Cidade Alta. Estes lampiões vieram de Recife e custaram 2.460\$.⁶⁶ A respeito destes lampiões, o sucessor de Oliveira Junqueira criticou a compra dos mesmos, considerandos imprestáveis e remendados. Em 1862, foram suspensos 50% da iluminação por questões financeiras, na gestão de Leão Veloso.⁶⁷

Em 1883, surgiu a iluminação a querosene, substituindo a de azeite, com 100 lampiões importados da Europa juntamente com os postes de ferro. Sendo sugerido por um denunciante, no jornal “Gazeta do Comércio” que se substituísse o “*querosene não pelo gás acetileno, mas sim por velas de sebo cuja luz [dizia ele], mais suave, tem a vantagem de não ofender a vista, pois não possui a deslumbrante claridade do gás, segundo os entendidos*”.⁶⁸ Os lampiões eram acesos, de seis e meia da tarde as cinco da manhã, custando este serviço 4,888\$ ao Tesouro Provincial.

Desde julho de 1892, Juvino Barreto iluminara sua Fábrica de Tecidos com três dezenas de focos. Porém é em 1905, que a Empresa de Iluminação a gás acetileno inaugurou os serviços públicos de iluminação sob os auspícios do farmacêutico Francisco Gomes Vale Miranda.⁶⁹ O primeiro trecho a ser iluminado,

⁶⁴ Ibid., p. 280

⁶⁵ Ibid., p. 280

⁶⁶ Ibid., p. 281

⁶⁷ POMBO, Rocha. *História do Rio Grande do Norte*, p. 372.

⁶⁸ GAZETA do Comércio, 13 de setembro de 1904.

⁶⁹ CASCUDO, Luís da Câmara, *História da Cidade do Natal*, p. 282

*“... ia desde a Praça Augusto Severo [até] o Quartel do Batalhão de Segurança, esquina com as ruas Frei Miguelinho, e Silva Jardim. No dia 15 de novembro de 1915, o acetileno chegara à Cidade Alta. Cada bico valia 15 velas ficando a trinta metros, um poste do outro. Três dias antes e três dias depois da lua cheia, apagava-se a luz”.*⁷⁰

Quando o Presidente da República Afonso Pena visitou Natal, em Junho de 1906, fez-se a instalação elétrica da Fábrica de Tecidos a casa do Senador Pedro Velho, na atual Junqueira Aires. Sendo privilégio dos ricos, os bairros pobres só conquistaram tal conforto depois de 1911. *Com a energia elétrica, o transporte coletivo urbano atingia os limites norte - sul, dos novos bairros de Tirol e Petrópolis*⁷¹ sendo instalados os bondes elétricos, em 1911. (VER ANEXO, FIGURA 6).

A Indústria e Comércio

Durante a República, o setor industrial no Rio Grande do Norte, no contexto nacional, e regional era inexpressiva. No século XX, a indústria nacional se concentrou nos Estados do centro - sul do país. Conseqüentemente, esta região era tipicamente agrária, exportadora de gêneros alimentícios de mão-de-obra e de matérias primas. O Rio Grande do Norte, no conjunto do Nordeste, ocupava, o sétimo lugar, em estabelecimentos industriais, ficando acima, apenas do Maranhão e do Piauí. A reduzida indústria no Rio Grande do Norte, como aconteceu com todas as regiões industrialmente atrasadas eram dominadas pelos setores tradicionais: têxtil e alimentício.⁷² TAKEYA, afirma que: *“é importante observar que, durante um longo período, a [Fabrica de Fiação e Tecidos de Natal, de Juvino César Paes Barreto] seria a única existente no estado do Rio Grande do Norte”.*⁷³

O comércio de Natal passou a ter importância já no final do século XIX, com a Fundação da Junta Comercial, em 1899, servindo para registrar e arquivar todas as ocorrências do comércio. Era o indicador do crescente movimento desta atividade. O Rio Grande do Norte experimentou razoável desenvolvimento nos meios de transporte e

⁷⁰ Ibid., p. 283.

⁷¹ MIRANDA, João Maurício Fernandes de. *380 Anos de história foto-gráfica da Cidade de Natal*: p.115

⁷² Itamar de SOUZA, *A República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930)*, p. 57

⁷³ Denise Monteiro TAKEYA, *Um outro Nordeste: O algodão na economia do Rio Grande do Norte :1880 -*

comunicação, proveniente das reivindicações da burguesia agro-comercial exportadora. Para superar a grande crise que trouxe graves repercussões com a “Grande Depressão Inglesa” iniciada na Inglaterra, a partir de 1874, os capitalistas do Terceiro Mundo investiram grandes somas de dinheiro em ferrovias, companhias de gás, de telégrafos, telefones, de navegação de crédito e financiamento, e de seguros e transportes urbanos. Para atender a grande demanda do café nos mercados internacionais, os cafeicultores paulistas encontraram uma “estratégia modernizadora” - necessitavam melhorar os meios de comunicação e transporte vindo também beneficiar o norte e o nordeste do Brasil, visto que, as condições oferecidas pelo governo brasileiro eram muito vantajosas para o capital estrangeiro, na implantação de ferrovias.

Com o desenvolvimento do comércio foram implementadas leis como a de nº 239, de 22 de agosto de 1906, onde o governador Tavares de Lira “*mandou restituir o imposto estadual de indústria e profissão comercial, ao negociante que provasse, haver, em seu nome, importado mercadorias no valor mínimo de 200:000\$000, diretamente pelo Porto de Natal*”.⁷⁴

Transportes: Estradas de Rodagem, Ferrovias, Transportes Urbanos, Transportes Marítimos

O Rio Grande do Norte começou a possuir estradas de rodagem no século XX. A criação de estradas era prioridade do governo de Alberto Maranhão. Para estimular o seu programa de governo “*em busca do progresso máximo*”, dizia ele: “*de estradas é que precisamos*”.⁷⁵ Em seu primeiro governo promoveu a abertura de estradas carroçáveis. No seu segundo governo (1908-1913), foi criada a Inspeção de Obras contra as Secas, sob o decreto nº 7619, de 21 de outubro de 1909, sendo decisiva para a abertura de estradas para o interior, como a que ligava Macaíba a Santa Cruz. A construção desta *Estrada de Automóveis do Seridó*, numa extensão de 100 Km, que substituiu os antigos trilhos dos comboieiros, foi a grande obra do governo de Ferreira Chaves empregando milhares de agricultores flagelados da seca de 1915/1919. Seu primeiro trecho foi inaugurado na 2ª gestão de seu governo (1914 - 1920).⁷⁶ Em 1921, com a finalidade de se abrir uma estrada

1915, p. 49.

⁷⁴ CASCUDO, Luis da Câmara. *História da Cidade Natal*, p. 225.

⁷⁵ Meira PIRES, Alberto Maranhão e o seu tempo: 1872-1944, p. 17.

⁷⁶ Itamar de SOUZA, *A República Velha no Rio Grande do Norte: 1889-1930*, p. 17.

interligando Natal a Macaíba, o Diretor de Inspeção Federal de Obras contra as Secas (IFOCS), Dr. Eduardo Parisot, construiu a mesma definitivamente.⁷⁷

A primeira estrada de ferro a se implantar, em 1877, no Rio Grande do Norte ligava Natal a Nova Cruz, e foi construída através da Lei Provincial nº. 682, de 08 de agosto de 1873. Sua concessão foi transferida para uma companhia inglesa a *Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited*.⁷⁸ A construção desta estrada de ferro foi iniciada no dia 1º de outubro de 1878, por Eliseu de Souza Martins, e, dirigida pelo engenheiro Jason Rigby que removeu as terras do lugar chamado “*Nau de Refoles*” onde, atualmente, se encontra a Base Naval.⁷⁹ Os trilhos chegaram em Nova Cruz em abril de 1883 com 121 quilômetros de extensão. Lembra, Rocha Pombo que “*anterior a 1880, Natal era uma cidade praticamente isolada do seu ‘hinterland’ devido à inexistência de meio rodo – ferroviários para a sua comunicação*”.⁸⁰ Em 28 de setembro de 1881, no governo de Sátiro de Oliveira Dias, inaugurou-se o primeiro trecho da *Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited*, entre Natal e São José de Mipibu.⁸¹

ITAMAR, citando Ana Célia CASTRO, descreve que por volta de 1905: “*Parte considerável da infra-estrutura ferroviária brasileira já se encontra agrupada em dois grandes sistemas: o do nordeste, sob o comando da Great Western of Brasil, e o da região central, tendo à frente a Leopoldina “Railway Company”*”.⁸²

A empresa *The Great Western of Brazil Railway Company*, que era inglesa, arrendou várias estradas de ferro no nordeste, pois achava que a exploração deste setor da economia nordestina dava lucros. Já em Natal, a Ponte de Igapó foi construída pela *The Cheveland Bridge & Engeering Company de Darlington*, na Inglaterra, para permitir a vinda do trem até ao bairro da Ribeira. Em ambos os casos, concluímos que se tratavam de empresas estrangeiras, notadamente inglesas.⁸³

A segunda ferrovia a ser estabelecida no Rio Grande do Norte foi a “*Central do Rio Grande*”. Iniciada na seca de 1904, sua construção recebeu a orientação do engenheiro Sampaio Correia, inaugurando-se no dia 13 de Junho de 1906, o trecho inicial de Natal a Ceará - Mirim. A partir de 31 de agosto de 1912, a firma Sabóia de Albuquerque & Cia.

⁷⁷ *Ibid.*, p. 63

⁷⁸ *Ibid.*, p. 62

⁷⁹ Luis da Câmara CASCUDO, *História do Rio Grande do Norte*, p.184

⁸⁰ Itamar de SOUZA apud. Rocha POMBO, *Migrações para Natal*, p.20

⁸¹ Luis da Câmara CASCUDO, *História do Rio Grande do Norte*, p.185

⁸² Itamar de SOUZA apud. Ana Célia CASTRO, *A República Velha no Rio Grande do Norte: 1889 - 1930*. p. 62.

⁸³ *Ibid.*, p. 62

recebeu o apoio dos governadores Alberto Maranhão e Ferreira Chaves, na implantação da Companhia Estrada de Ferro Mossoró S.A.⁸⁴

Os primeiros veículos, com função de transportes urbanos, surgem em Natal, no final século XIX, estabelecido através do primeiro plano no sentido de organizar a sociedade para criar meios de condução e transporte entre a Cidade Alta e Ribeira, surgiu com a Lei nº. 900, de 6 de março de 1884, proposto pelo Presidente da Província Francisco de Paula Sales concedendo privilégios para João Avelino Pereira de Vasconcelos, no sentido de organizar um serviço de trilhos urbanos para a condução de passageiros e mercadorias, onde os carros eram movidos a vapor ou animais. Antes, entre 1840 e meados de 1850, algumas senhoras, esposas de comerciantes ricos eram transportadas em *cadeirinha de pinho envernizado* nos ombros de escravos.⁸⁵

O artigo 2º, da Lei, acima mencionada, fixava o percurso dos futuros trilhos:

*“começando nas proximidades dos armazéns da Ferrovia Natal a Nova Cruz Praça Augusto Severo, percorrendo a rua do Comércio, hoje, rua Chile, no Bairro da Ribeira, e voltando pela rua que ficava paralela a esta, pelo lado do nascente. Seguia pela rua da Conceição, Praça da Alegria, Padre João Maria, e terminaria na rua Nova, atualmente, Avenida Rio Branco, no local chamado Quitanda”.*⁸⁶

Em 1890, surge uma Empresa de Carros de Aluguel, composta de carruagem de quatro rodas, puxada a cavalo, de propriedade do médico Celso Augusto Santiago Caldas e João Federalino Santiago, que fazia a linha Ribeira/Cidade Alta.⁸⁷ A empresa não durou um ano. Informa CASCUDO:

“Os carros iam da Ribeira à Cidade, [servindo] para os passeios mediante contrato. A tabela cobrava, até a praça da Alegria [atual, Praça Padre João Maria]. Da Ribeira, para o Hotel, [pagava-se] trezentos réis. Um [só] passageiro, pagaria o dobro. A Empresa alugava carros comodamente, com os cocheiros fardados. Prossegue, ainda, Cascudo: Por ida e volta, cobrava-se por mais de um passageiro desembolsava a quantia de 3\$000. Um [só] passageiro, 5\$000. Para

⁸⁴ Ibid., p. 62

⁸⁵ CASCUDO, Luis da Câmara, *História da Cidade do Natal*, p. 289

⁸⁶ Ibid., p. 289

⁸⁷ Ibid., p. 289

*cada hora parada era cobrada [uma tarifa de] mil-réis. Por ida e volta, mais de um passageiro gastava 2\$000”.*⁸⁸

Na tentativa de se estabelecer uma ou várias linhas de bondes, em Natal e subúrbios, apareceu o decreto de 06 de novembro de 1890, concedendo um privilégio por trinta anos a Ângelo Rosseli, mas, nada foi feito. Só após dezoito anos, ou seja, em 29 de março de 1908, no governo de Alberto Maranhão, instalou-se a Companhia Ferro Carril do Natal S.A., sediada na rua Dr. Barata esquina com a travessa Aureliano de Medeiros. Os bondes eram puxados a burro e foram comprados no Belém do Pará. Cada burro custou 250\$. A lotação dos bondes era de 24 passageiros pagando cada um, cem réis. O primeiro trecho do tráfego foi inaugurado a 07 de setembro de 1908, e ia da rua Dr. Barata até a praça Padre João Maria.

Os comerciantes premiavam com passagens a quem comprasse em seus estabelecimentos, como F. Cascudo & Cia. d’O Profeta, que estipulou um valor mínimo de dez mil réis. No dia 08 de outubro, o bonde ia até a Avenida Hermes da Fonseca, chegando a funcionar “*das seis e quinze até as nove e cinqüenta, 21 horas*”.⁸⁹ A 02 de outubro de 1911, surgiram os bondes elétricos, sob a incumbência da Empresa de Melhoramentos do Natal, Vale Miranda & Domingos Barros. Posteriormente, com a rescisão de contrato, o serviço de *viação urbana, luz, telefones e abastecimento de água* passou para a Empresa de Tração Força e Luz.⁹⁰ (VER ANEXO, FIGURA 7).

Em 1911, o conforto dos potiguares multiplicara, com o empréstimo externo de 4.214:274\$830 feito na França, e os trilhos dos bondes elétricos chegavam até o Alecrim. Já em meados de 1913, estendiam-se, da Avenida Rio Branco até o bairro do Tirol, onde está atualmente, o Aeroclube. E no início de 1915, chegavam à praia de Areia Preta.⁹¹

A respeito do calçamento observa CASCUDO, que “*em 1867, não havia uma só rua com calçamento*”.⁹² Embora o calçamento só tenha iniciado na segunda metade do século XIX, as ruas do Comércio, (atual rua Chile) e a Dr. Barata, em fins deste mesmo século, ainda não estavam pavimentadas.

No final do século XIX, o calçamento da Capitania dos Portos foi construído. Localizado na Avenida Junqueira Aires o prédio da Capitania dos Portos ocupou de 1830 a

⁸⁸ Ibid., p. 290

⁸⁹ Ibid., p. 291

⁹⁰ Ibid., p. 291

⁹¹ Ibid., p. 291

⁹² Ibid., p. 288

1862 a sede do governo provincial.⁹³ Em 09 de junho de 1863, foi concluído o primeiro cais da antiga Alfândega custando 2.790\$000, tendo como encarregado o engenheiro hidráulico chamado Berthott.⁹⁴ Por volta de 1874, chegou a Natal um enviado do Governo Imperial, o inglês Sr. John Hawshaw, para fazer a drenagem da barra do Potengi e vencer os recifes.⁹⁵

Pelo decreto 5.181, foi criado a 16 de dezembro de 1872, a Companhia de Aprendizes Marinheiros, funcionando como sede do governo provincial até 1885. (VER ANEXO, FIGURA 8). O referido prédio ficava na rua Junqueira Aires, com os fundos voltados para a margem do Potengi, e foi inaugurado a 12 de agosto de 1873, sendo o primeiro comandante o Primeiro Tenente Theotônio Coelho Serqueira de Carvalho. De 1890 a 1898 voltou a sediar o Palácio Presidencial, porém com a demolição do casarão e a construção de um novo prédio a sede da Capitania dos Portos permaneceu neste local até 1972.

Em 11 de agosto de 1988, este prédio foi tombado a nível estadual. Sua construção original foi de José Copertino Coelho Cintra, possuía uma fachada simétrica e demonstrando uma inspiração neoclássica.⁹⁶ Apresentava uma arquitetura *“vazada por muitas janelas e na fachada principal do prédio apresenta ainda, dois frontões triangulares, nas extremidades da parede, emoldurada por cornijas e pilastras, que marcam de forma bastante severa a edificação”*.⁹⁷ Mesmo restando pouco, a fachada continua de pé. Após a sua restauração, está servindo como Espaço Cultural da Cidade. O projeto de restauração foi elaborado pelo arquiteto João Maurício Fernandes de Miranda que, com detalhes, tratou de aproveitar todo o estilo da época.

Tavares de Lira autorizou a entrada de no mínimo seis vapores, procedentes da Europa ou dos Estados Unidos, no porto desta capital, no período de janeiro a dezembro, de acordo com a Lei nº. 242, do dia 28 de agosto de 1906.⁹⁸ Já em 1910, Alberto Maranhão, então governador do Estado, assinou um contrato com a firma J. Bastos e Cia. no dia 25 de agosto de 1910, com o objetivo de construir duas ferrovias de navegação de

⁹³ O POTI, 07 jul. 1991

⁹⁴ CASCUDO, Luís da Câmara. *História da Cidade do Natal*, p.134

⁹⁵ SOUZA, Itamar, *A República Velha no Rio Grande do Norte*, p. 67

⁹⁶ CASCUDO, Luís da Câmara. *História da cidade do Natal*, p.130

⁹⁷ O POTI, 07 jul. 1991

⁹⁸ CASCUDO, Luís da Câmara. *História da cidade do Natal*, p. 225

cabotagem no litoral do nosso Estado, armazéns de recolhimento, e pontos de desembarque.⁹⁹

Comunicação: Correios e Telégrafos

O Correio chamado “caminheiro” foi criado pela Real Ordem, no dia 26 de fevereiro de 1798, passando por Mossoró e Açu e recebendo ainda, correspondência em São José de Mipibu, indo para a Paraíba e daí a Pernambuco. Antes, um indígena¹⁰⁰ fazia o Correio Oficial levando e recebendo cartas das autoridades locais pelo caminho. Em certas ocasiões o governo encarregava um viajante para conduzir determinados documentos. As cartas em serviço Real eram levadas numa sacola de seda vermelha.¹⁰¹

O Ministro José Clemente Pereira, criou uma administração do correio pelo artigo 21, do regulamento de 05 de março de 1829, em cada sede provincial do Brasil. Mas, não se sabe quando essa administração instalou-se na cidade do Natal.¹⁰² Segundo Rocha POMBO: “o Telégrafo chegou no Rio Grande do Norte, por volta de 1870/8 [e] o Presidente da Província Eliseu de Souza Martins inaugurou no dia 4 de agosto de 1878, o telégrafo elétrico, [onde foram transmitidos], 187 telegramas, e recebeu 95”.¹⁰³

O saneamento urbano

O serviço sanitário no Estado do Rio Grande do Norte foi organizado através do decreto nº 24 de 22 de maio de 1893, conforme a Lei nº 14, de 11 de junho de 1892.¹⁰⁴

*“A falta de um sistema de esgotos, um abastecimento de água [sic] que muito deixa a desejar são os principais inconvenientes que cumpre remediar”.*¹⁰⁵

Como herança ainda, da cidade colonial, Natal abastecia-se de uma precária fonte de água potável do Riacho do Baldo, que apesar dos melhoramentos através da construção de um dique ou “baldo” apresentava um nível de salubridade de água não muito bom, como se depreende dos depoimentos dos relatórios dos Presidentes de Província. Esse sistema precário era complementado por poços e cisternas, nas residências dos moradores

⁹⁹ SOUZA, Itamar de. *A República Velha no Rio Grande do Norte*, p. 49

¹⁰⁰ Segundo CASCUDO, “os indígenas corriam com cartas e ofícios dentro de sacos de algodão, encardidos”.

¹⁰¹ *Ibid*, p. 319

¹⁰² *Ibid*, p. 318

¹⁰³ POMBO, Rocha. *História do Rio Grande do Norte*, p. 353.

¹⁰⁴ RIO GRANDE DO NORTE, *Decretos do Governo do Estado do Rio Grande do Norte*, 1889 a 1895.

¹⁰⁵ A CAPITAL, 16 mar. 1900.

de Natal. Então havia duas fontes de água em Natal: a 'Fonte da Bica', no Baldo, hoje, "Santa Cruz da Bica", e na Ribeira, a "Cacimba de São Tomé", consertada no governo do "Barão de Lucena" - Henrique Pereira de Lucena (01/07 até 17/11/1872).

Em 1882, o Presidente da Câmara Municipal, Francisco Gomes da Rocha Fagundes fez um contrato com Felipe Leinhardt, para o abastecimento da cidade com água encanada colocando

"grandes coletores d'água, chamados cacimbões . Nos bairros da Cidade Alta e Ribeira, erguiam-se chafarizes, com belas torneiras. Nesses locais, criou-se o canequero, com seu vaso de flande [sic] indo vender água nas casas que não podiam manter um pena d'água, nem mesmo meia pena d'água. Era assim o abastecimento em 1900".¹⁰⁶

Em 1907, chega em Natal a água, dita potável com a perfuração de poços tubulares para abastecimento de água.¹⁰⁷

A Câmara Municipal de Natal regulamentou em 1885, através de um decreto baseado no Parágrafo Único, uma punição para quem *"inutilizasse as torneiras de servidão pública ou as dos chafarizes de empresas de abastecimento d'água, lançasse imundícies na fonte publica ou no pátio desta, praticasse atos obscenos ou quaisquer outros que ofendessem ao pudor publico".¹⁰⁸*

Ainda, complementando com o Artigo 13, o Paço Municipal exigiu que "as ancoretas ou quaisquer, outros barris de apanhar e conduzir água da fonte publica seriam permitidas se contivessem orifício do diâmetro duplo as das torneiras da mesma fonte e dos chafarizes da empresa pagando pelo [descumprimento], penas de 5 a 10 \$000 reis de multa ou de 2 a 6 dias de prisão".¹⁰⁹

A higienização social: Mercados, Hospitais e Cemitérios

A Câmara Municipal previa no artigo 6º, que se o

¹⁰⁶ O POTI, 31 jan. 1993.

¹⁰⁷ MIRANDA, João Maurício Fernandes de. *380 anos de história foto – gráfica da cidade do Natal: 1599 – 1979*, p. 123.

¹⁰⁸ A CAPITAL, 16 mar. 1900.

¹⁰⁹ ARTIGOS adicionais da Câmara municipal do Natal:1885, Pasta 119.

*“fiscal ou guardas da municipalidade, verificasse pelo exame, de dois ou mais peritos a putrefação dos gêneros alimentícios de primeira necessidade expostos à venda seriam obrigados a lançá-las fora do mercado ou do lugar da venda, fazendo-as enterrar ou precipitar no rio Salgado. Caso contrário, os contraventores sofriam a pena do artigo 20 do código de posturas”.*¹¹⁰

Na primeira metade do século XIX, as feiras eram denominadas pela Câmara Municipal de ‘mercados’. Na cidade Alta, a feira ficava na Rua Nova, (atual Rio Branco) em baixo de uma gameleira e, na Ribeira ficava em uma velha tajubeira, na rua Frei Miguelinho. A feira da Cidade Alta foi criada com a resolução provincial nº 74, de 11 de novembro de 1841, para o consumo das mercadorias e venda de gêneros; porém tal resolução só foi cumprida a 06 de setembro de 1853, por iniciativa do Presidente da Província - Dr. Antônio Francisco Pereira de Carvalho.¹¹¹

Depois, surgiram as feiras do ‘Passo da Pátria’ hoje, extinta; a do ‘Alecrim’, e das ‘Rocas’. A indústria alimentícia foi incentivada pela Lei nº 275, de 24 de novembro de 1909, (privilégios de fiscais para indústrias de açúcar, pesca, laticínios e doces que viessem a se estabelecer no Estado) e Lei 287, de 23 de novembro de 1910 (os mesmos privilégios para indústrias de vinhos, licores, vinagres e conservas de frutas e legumes).¹¹²

Conforme o Artigo 9º – *“os gêneros, inclusive aguardente, transportadas para a capital pela ferrovia [estavam] sujeitas ao pagamento do imposto respectivo, conforme sua qualidade e quantidade nos termos especificados nos parágrafos 8 – 9- 11 – 12 – 13 – 14 e 15 do artigo 117 do código de posturas”.*¹¹³

Havia outros problemas para o urbanista, como o local para abate e comercialização da carne de gado e os pontos de vendas de alimentação ao público. Para resolver o problema, o Intendente abriu concorrência para a construção de um Matadouro Público e de um Mercado. (VER ANEXO, FIGURA 9 e 9-A)

Segundo Rocha POMBO, *“o primeiro Mercado Público surgiu em meados do século XIX, e foi concluído na gestão do Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado, em*

¹¹⁰ ARTIGOS Adicionais da Câmara Municipal do Natal – 1885 . Pasta 119

¹¹¹ NOBRE; Ferreira. apud. CÂMARA, Lindolfo. *Breve história sobre a Província do Rio Grande do Norte*, p. 16, 38.

¹¹² LIMA, Hermano Machado Ferreira. *História Política - Administrativa da Agricultura do Rio Grande do Norte*: 1892-1930, p. 59.

¹¹³ ARTIGOS adicionais da Câmara Municipal de Natal: 1885, Pasta 119.

1880".¹¹⁴ Na legislatura de agosto de 1839, com o objetivo de suprir a falta do mercado foi feita uma petição à Assembléia Provincial por Joaquim Inácio Pereira, pois, "*excitado pelo amor do aumento e progressivo engrandecimento desta capital*"¹¹⁵ dirigiu-se à Câmara Municipal oferecendo:

*"para aliviar o ônus pecuniário imposto às pessoas que para a extração dos seus gêneros a Casa do Mercado e Açougue Público deste Município, uma parte do edificio de sua propriedade que está acabando de construir na rua da Conceição para Mercado e Talho Público, independente de estipêndio algum do Cofre Municipal ou dos povos e ainda se obrigava a fornecer balanças de capacidade, pesos aferidos, e mais arranjos necessários aos misteres para que se destina a parte da casa".*¹¹⁶

Contudo, em sessão ordinária de 18 de agosto de 1840, a Câmara Municipal aceitou a proposta com a seguinte condição: "*todos os concorrentes pagariam o imposto previsto, acima citado, no orçamento de 1840/41*".¹¹⁷ Todavia, Joaquim Inácio escreveu um ofício a Câmara Municipal, anulando a sua proposta. Novamente, ele insistiu em querer renovar o seu pedido de dispensa dos impostos àqueles negociantes que porventura fixassem o seu comércio nos seus respectivos estabelecimentos. Finalmente, sua proposta foi aceita pela Assembléia Provincial no artigo 27, no orçamento para 1841/42. O Mercado ficou na rua da Conceição, em sua casa que foi demolida para a construção da praça 07 de setembro em 1904.¹¹⁸

A primeira pedra de edificação do Mercado Público foi colocada na Cidade Alta, ao lado do Quartel da Tropa de Linha, no dia 07 de junho de 1860 demorando trinta e dois anos, para ser construída, finalmente, a 07 de fevereiro de 1892, com a Junta Governativa, composta pelos Doutores Manuel do Nascimento Castro e Silva e Joaquim Ferreira Chaves Filho. Após nove anos, o Mercado encontrava-se em péssimas condições de instalações. O governador Alberto Maranhão em parceria com a Intendência Municipal tendo à frente, Joaquim Manuel Teixeira, reforma ou reconstituiu o prédio, sendo sua nova inauguração em

¹¹⁴ ROCHA POMBO. *História do Rio Grande do Norte*, p.372

¹¹⁵ CASCUDO, Luis da Câmara. *História da Cidade do Natal*, p. 139

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 139

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 139

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 139

24 de novembro de 1901, Foi novamente demolido. Media até então dezesseis por dezesseis metros de área, sendo o maior e mais adequado da cidade.¹¹⁹

Anteriormente, a função de mercado público era exercida por casas alugadas na Cidade Alta e Ribeira. Existia também uma outra de comercialização dos produtos agrícolas e víveres dos quais a população urbana necessitava era as chamadas: “quitandas”. Funcionava nos espaços urbanos improvisados para esta função. Notória era a que existia no cruzamento das atuais ruas João Pessoa e Avenida Rio Branco.

O primeiro passo na organização da saúde pública foi dado pelo governador Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, médico, criando no Estado, a Inspetoria de Higiene Pública, *mediante a execução da Lei nº 14, do dia 11 de Junho de 1892, conforme o enunciado de um Regulamento de Higiene, que dizia:*

Artigo 1º- *“O serviço sanitário do Estado ficará sob a direção de uma repartição denominada de Inspetoria de Hygiene. Artigo 3º- A Inspetoria constará do seguinte pessoal: 1 inspetor; 1 médico ajudante, 1 amanuense - secretário; 1 contemuo - correio; 36 delegados de Hygiene”.*¹²⁰

Lembra CICCO, que o Rio Grande do Norte já praticava a profilaxia contra as doenças venéreas, muito antes de São Paulo e Paraná, centralizando o tratamento da sífilis no Hospital de Caridade. Para tanto, o governador do Estado Dr. Antônio de Souza no sentido de regularizar a profilaxia dessa moléstia, prometera estabelecer dentro das normas da lei inglesa a oficialização da mesma.¹²¹

O autor mencionado anteriormente, sugerira *“a proibição absoluta de se anunciar pela imprensa e pelos reclamos da praça à série interminável de drogas contra à sífilis exploradas nos anúncios dos jornais da cidade”*.

De acordo com as estações, as moléstias, tanto em Natal quanto às demais cidades, eram bem definidas, podendo, segundo a avaliação de CICCO, *“ser classificadas em moléstias do começo e fim do inverno, as do começo e fim do verão e as que são comuns a todas as estações”*.¹²² A relação que existe entre as moléstias e a região onde se desenvolveu as mesmas, tem ainda como origem das doenças, as condições individuais e

¹¹⁹ Ibid, p. 40

¹²⁰ Rio Grande do Norte. *Actos Legislativos e Decretos do Governo do Estado do Rio Grande do Norte. A República, 1897, p. 255.*

¹²¹ CICCO, *Januário. Como se higienizaria Natal.*, p. 6

¹²² Ibid., p.12

coletivas, notando-se que nos bairros operários de Natal eram alarmantes: “*a falta de higiene corporal, as habitações insalubres, o excesso de habitantes em cada domicílio e a viciação do ar, decorrente da promiscuidade*”.¹²³ CICCÓ acrescenta que Natal seria uma terra beneficiada “*caso não fosse a falta de salubridade, persistentes nos arredores da cidade, que devido à escassez de recursos ou de iniciativa nunca se procurou remover, faltando aparelhar a higiene*”, completou CICCÓ.¹²⁴

No tocante às vantagens decorrentes do nosso clima e conquanto pareça paradoxal, “*Natal é uma cidade onde muito se morre*”, asseverou CICCÓ. Com uma população de 22 mil habitantes, Natal deveria dar “*um coeficiente mínimo de letalidade, e no entanto a cifra do obituário de Natal espanta, causando sérias apreensões, principalmente si procura balancear a natalidade*” deduziu CICCÓ. Contudo, o paradoxo desaparece, quando se consultam os mapas demográficos sanitários, contrastando ao mesmo tempo com a letalidade infantil constituindo-se em mais da metade do obituário da cidade.¹²⁵

Os higienistas e sanitaristas do final do século XIX se preocuparam com a entrada de navios estrangeiros no país, pois suspeitavam serem eles, os responsáveis pela entrada e saída das doenças causando epidemias de doenças da febre amarela, cólera morbus, varíola, tuberculose. Na área de propriedade da Empresa Tração, Força e Luz [existia] uma grande superfície “*pantanososa e coberta de viçoso capinzal, e nas suas imediações [ficavam] os fornos de incineração do lixo da cidade [...], fazendo-se a combustão ao ar livre*”.¹²⁶ (VER ANEXO, FIGURA 10).

Com a intensificação das trocas comerciais a nível mundial as doenças proliferavam nas cidades portuárias sendo o contágio e a transmissão facilitado pelo estágio rudimentar da medicina curativa e a sanitária. Então, as doenças como cólera morbus, a varíola, febre tifo, tuberculose e a gripe pontuaram este século com devastadoras epidemias, atingindo principalmente os núcleos urbanos.

Contudo, a organização da saúde pública foi sendo aperfeiçoada, como aconteceu com o Hospital de Caridade criado pela lei nº 355, de 10 de setembro de 1855, fundado em 1856. Na administração do então administrador da Província Dr. Antônio Bernardo de Passos, foi lançada a primeira pedra daquele edifício.¹²⁷ Para atender às vítimas da cólera

¹²³ Ibid., p.13

¹²⁴ CICCÓ, Januário. Como se higienizaria Natal, p.

¹²⁵ Ibid., p. 14

¹²⁶ CICCÓ, Januário. Como se higienizaria Natal, p.11.

¹²⁷ NOBRE, Manuel Ferreira. Breve história sobre a Província do Rio Grande do Norte, p.31

morbus foi convocado o Tenente José Gomes da Silva, seu primeiro administrador, para cuidar desta instituição onde prestou serviços valiosos à pobreza.

A pedra fundamental do Lazareto da Piedade posteriormente, chamado "Hospício dos Alienados" foi colocada no dia 07 de setembro de 1882 pelo Presidente da Província Francisco de Gouveia da Cunha Barreto, onde, viviam ali internados longe do convívio familiar, os portadores de doenças mentais localizado num terreno, hoje, ocupado pelo Centro de Saúde do Alecrim.¹²⁸

Quando o Hospital "Juvino Barreto" foi inaugurado em 1907, o Dr. Januário Cicco tomava conta da direção do referido Hospital, sendo ajudado pelas Religiosas da Congregação das Filhas de Santana trazendo assim um grande impulso para a saúde pública do nosso Estado.¹²⁹

Os doentes de tuberculose, eram abrigados no Hospital "São João", inaugurado no dia 1º de agosto de 1902, posteriormente, chamado "Sanatório Getúlio Vargas", hoje, recebe a denominação de Hospital "Giselda Trigueiro".

Por iniciativa do Dr. Manoel Varela Santiago Sobrinho, no dia 12 de outubro de 1917, foi fundado o Instituto de Proteção e Assistência à Infância, que continuou com seu trabalho a favor da infância norte-rio-grandense, recebendo o apoio do governo do Estado e da iniciativa privada, o Hospital Infantil, só foi inaugurado no dia 12 de outubro de 1936, e podia atender 60 crianças.¹³⁰

O Governo Federal baixou vários decretos em 1918, determinando a tomada de providências sanitárias em todo o país. O Brasil inteiro tomou consciência do perigo que representava para toda a sociedade, a proliferação da lepra em vários Estados da União, na década de vinte.

O governador Antônio José de Melo e Souza baixou o Decreto nº 147, de 28 de março de 1921, criando o serviço de profilaxia das doenças venéreas, sendo que este serviço foi ampliado nos governos subsequentes com "*a criação da polícia sanitária, que visitava freqüentemente as residências da capital, exigindo dos seus habitantes, elevação do padrão higiênico*".¹³¹

No período colonial os mortos eram enterrados nas igrejas. Natal, só vem possuir cemitério a partir de 02 de agosto de 1855 com a Resolução nº 323, durante a Presidência

¹²⁸ SOUZA, Itamar de. A República Velha no Rio grande do Norte, p. 69.

¹²⁹ Ibid., p. 69

¹³⁰ Ibid., p. 70

¹³¹ Ibid., p. 70

de Antônio Bernardo de Passos. Até então, devido ao enterramento dentro das igrejas, essas eram mal cheirosas. Na construção do cemitério foram gastos dois contos de réis. A necrópole localizada no bairro do Alecrim, foi inaugurada em Abril de 1857, e só os católicos podiam ser enterrados ali. Com o crescimento da população o cemitério foi ampliado na gestão do 35º Presidente da Província, João Bernardo Galvão Alcanforado Júnior.¹³²

Porém, muito antes, existia no outro lado do Potengi, o “Cemitério dos Ingleses”, para enterrar estrangeiros não católicos, também, chamados de “*capas verdes*”, localizados perto da Praia da Redinha.¹³³ Neste cemitério enterrou-se a maioria dos empregados da empresa de Ulrick Graff & CIA, vitimados pelo surto de cólera e febre amarela.¹³⁴

Em fevereiro de 1856, foi assinado um contrato para a construção de um cemitério no caminho da Quintas. O mestre, Manuel da Costa Reis, receberia 3.4000\$, em três vezes tendo um prazo de oito meses para a construção. Em dia 24 de novembro de 1856, o Presidente Passos, nomeou uma comissão composta pelo vigário Bartolomeu da Rocha Fagundes, José Lourenço de Almeida e Canuto Ildefonso Emerenciano no sentido de verificar o exato cumprimento do contrato.

*“Esta comissão em ofício de 26 informou: achamos ter o contratante Manuel da Costa Reis preenchido todas as cláusulas exigidas no referido contrato, e até favorecido duas, aumentando mais dois palmos no comprimento e meio na altura de cada uma das quatro paredes principais, assim como ter levantado dois terços da frente da Capela, sobre três arcadas e não sobre pilares, a portada porém, para o portão do cemitério tem onze e não dez palmos de vão”.*¹³⁵

No dia 11 de abril de 1856, tomou posse o primeiro administrador do Cemitério Público João Estevão Barbosa Contudo, em 1857, o empreiteiro solicitava à Assembléia Legislativa Provincial uma indenização de 400\$ pelos prejuízos do contrato e excesso da obra. Foi destinada uma verba de um conto de réis para a conclusão do cemitério e da Capela, através da Lei nº 436, de 09 de abril de 1859. Antes da construção, o Presidente

¹³² CASCUDO, Luís da Câmara. História da cidade do Natal, p. 182, 245, 246, 336

¹³³ “Capas verdes” era um termo pejorativo utilizado para os protestantes.

¹³⁴ CASCUDO, Luís da Câmara. História da cidade do Natal, p. 246

¹³⁵ Ibid., p. 247

informara em sua Fala de 1º de julho de 1856: “mandei cercar de madeira, e preparar uma porção de terreno no lugar designado para o Cemitério aonde se fizesse os enterramentos” e gastou 200\$ por ela, finaliza CASCUDO.¹³⁶

O Paço da Câmara Municipal recomendou no *Parágrafo 3º* que deveria se ter o cuidado de “*velar para que não [entrasse] no cemitério cães e outros animais*”.¹³⁷

De acordo com o *Artigo 15*, instituído pelo Paço da Câmara Municipal do Natal, e assinado com a data de 17 de março de 1884, “*as sepulturas seriam gratuitas, se fosse verificada que o defunto ou anjinho não tivesse condições financeiras. Caso, a família tivesse condições, pagaria o emolumento para o cofre da municipalidade, de 1000 rs. pelas pessoas adúlteras e 500 rs. pelos menores de 14 anos*”.¹³⁸

O cemitério era considerado distante da cidade, ou melhor, dos seus principais bairros, Cidade Alta e Ribeira, devido a isso o Presidente Passos mandou buscar um carro de transporte em Recife, ao preço de 750\$.¹³⁹

¹³⁶ Ibid., p. 248

¹³⁷ ARTIGOS Adicionais da Câmara Municipal do Natal, 1885, Pasta 119.

¹³⁸ Ibid., 17 mar. 1884, Pasta 119.

¹³⁹ CASCUDO, Luís da . *História da cidade do Natal*, p. 248

CAPÍTULO III – O PROJETO “MODERNIZADOR” E AS CONSEQÜÊNCIAS PARA A CIDADE DO NATAL

O que aconteceu nas décadas finais do século XIX, não foi uma simples expansão da “revolução industrial”, que começara na Inglaterra um século antes. Os efeitos desta revolução repercutiram na tecnologia - com o “*progresso científico e tecnológico dirigido à sociedade internacional*” – bem como, “*sobre os hábitos e perspectivas das pessoas*”.¹⁴⁰

Durante este período o progresso espalhou-se por vários setores além do tecnológico - medicina, higiene e nutrição. Com esses avanços ocorreram mudanças significativas interferindo na estrutura da sociedade e no seu padrão de vida cotidiana. Foi assim, com essa nova ordem que surgiu a sociedade industrial e urbana de hoje. Foi, aliás, durante a primeira metade do século XIX, que se assistiu a transformação de Londres em uma grande cidade moderna. Contudo, a grande metrópole da era industrial, improvisada entre os anos de 1850 e 1870, assume sua forma típica em Paris.¹⁴¹

O projeto “*modernizador*” para a cidade do Natal esteve vinculado, a partir do movimento da Estrada-de-ferro e do cais do Porto, no Bairro da Ribeira, principalmente, a partir da segunda metade do século XIX (1877- 1897), pois foi ali, que se estabeleceu os armazéns de compra e venda do açúcar e algodão para a exportação.

De maneira surpreendente, o texto “*Vida Potiguar*”, de Polycarpo FEITOSA, lido atualmente, pelo estrangeiro, denuncia que, apesar de todo o desenvolvimento científico, tecnológico, passados cem anos, o norte riograndense, ainda é quase idêntico ao século XIX, pois, “*ao aproximar-se do nosso porto o estrangeiro não vê logo o que, antes de tudo, esperava ver [...] nada mais [acham] para admirar: a vegetação luxuriante, a floresta esplêndida, sombria e intrincada ...*”.¹⁴²

Ao descrever a Natal de seu tempo FEITOSA é categórico: “*a simples capital dividida em dois pequenos bairros de ‘ruas impossíveis’ ou sem calçamentos ou calçadas de pedras brutas, sem edifícios, sem jardins, pequeno comércio e nenhuma indústria parece mais uma vila pacata do interior do que uma capital marítima*”.¹⁴³

¹⁴⁰ Cátia Wanderley LUBAMBO, *Bairro do Recife - entre o Corpo Santo e o Marco Zero*, p. 63.

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 63

¹⁴² Polycarpo Feitosa. *Revista do Rio Grande do Norte*, p. 371

¹⁴³ *Ibid.*, p.372

Sobre o perfil dos seus compatriotas, o autor mencionado, expõe com dureza:

*“é sem iniciativa para empreendimento de qualquer natureza, sem coragem para mais trabalho além daquele que lhe é absolutamente indispensável para subsistir, não tendo, em regra outras aspirações que não sejam possuir alguma coisa e ser alguém na política, o potiguar vive como quem espera que os melhoramentos de qualquer espécie, os benefícios, o progresso lhe caiam prontos e sem trabalho seu, do alto do céu ou do alto do governo”.*¹⁴⁴

FEITOSA, salientou ainda que,

*“num estado pobre, atrasado e ignorante como o Rio Grande do Norte, do início do século XIX, só era agricultor aquele que, sem proteção, sem dinheiro e analfabeto, não encontrava meio de ser outra coisa. A agricultura do Estado, estava impedida por diversas barreiras além da falta de interesse do potiguar, da falta de um comércio direto com os mercados consumidores e da falta de capital para os agricultores”.*¹⁴⁵

O mesmo, frisou ainda, que,

“quanto à vida em sociedade, o natalense também deixa muito a desejar, tendo em vista que é cada um por si, e o diabo que carregue os outros”, assegura. Além da solidariedade política, [...] essencialmente condicional e [mutável], não há, nenhuma outra, nem ainda a religiosa. Na há espírito para associação, para fim algum, científico ou literário, moral ou religioso ...” filantrópico ou de mútua beneficência.¹⁴⁶

O natalense respira política, como dizia FEITOSA: *“Ele não pode por indole, por educação ou por hábito, deixar um dia que seja, de preocupar-se com a política”.*¹⁴⁷

¹⁴⁴ Ibid., p.372

¹⁴⁵ Ibid., p.373

¹⁴⁶ Ibid., p.373

¹⁴⁷ Ibid., p.374

Extraíndo o tempo que dedicava ao trabalho, o restante era dedicado à política mesmo aqueles que executavam atividades ligadas à agricultura, comércio ou indústria.

No começo do século XX, *“as transformações das cidades latinas no início do século XX, contribuíram para um imprevisível amanhã e deixou de viver para o ontem nostálgico e identificador, onde a experiência cotidiana das pessoas foi de estranhamento com o ritmo frenético das mutações”*.¹⁴⁸

Visando efetivar formas de enquadramento disciplinar no cotidiano da cidade em processo de modernização, o poder público da Administração Municipal da Capitania do Rio Grande do Norte,

“durante o século XVIII, estava entregue as Câmaras, que regulavam a policia das feiras, dos mercados e do trânsito; geriam os bens do conselho e suas rendas; proviam a construção, reparo e conservação das estradas, pontes, chafarizes e calçadas; providenciavam sobre a arborização das ruas, praças e lugares baldios; estabeleciam condições para a construção dos edifícios; taxavam os preços dos ofícios mecânicos e as recompensas aos jornaleiros e criados; cuidavam do abastecimento de víveres; promoviam a cultura das terras; ordenavam as despesas e [caloteavam], [socorrendo-se] às obras extraordinárias; enfim publicavam posturas sobre tudo que interessasse ao bem comum”.¹⁴⁹

Para regularizar a aparência física da cidade foi editada uma legislação na primeira metade do século XIX, fazendo com que a Câmara Municipal, proibisse a edificação de prédios e residências nas principais artérias da cidade. A partir do segundo governo de Alberto Maranhão (1908 –1914), o crescimento da população trouxe lentamente, a interferência de tecnologias de urbanização, modernização, higienização e disciplina para a cidade.

Outra novidade moderna na cidade foi à edificação do Teatro “Carlos Gomes” (VER ANEXOS, FIGURAS 11 e 11-A), em 1898, no governo Ferreira Chaves. Obedecendo a planta do engenheiro José de Barredo, até 1910, foi esculpido pelo francês Mathurin Moreau assumiu a direção daquela conceituada casa de espetáculos o Major Theodósio Paiva. Conservava a forma de chalé. Com o projeto de lei nº 744, de 22 de

¹⁴⁸ ARAÚJO, Marta Maria de. *José Augusto Bezerra de Medeiros: político e educador militante*, p. 136.

¹⁴⁹ LIRA, Tavares. *História do Rio Grande do Norte*, p. 165 -166

agosto de 1957, de autoria do vereador Luís de Barros, o Teatro foi reformado a partir do segundo governo de Alberto Maranhão,(1908 - 1914), passando a denominar-se “Alberto Maranhão”.¹⁵⁰ (VER ANEXO, FIGURA 12).

O artista Sam Jey executou as pinturas, cenografias e decorações sendo auxiliado por Teixeira da Cunha e Lustosa.¹⁵¹ Sob a direção de Domingos de Barros, os que compareceram à inauguração daquela casa de espetáculos, numa quinta – feira, do dia 24 de março de 1904, puderam constatar a iluminação de acetileno, feita pelos oficiais operários da Usina Ilha do Maranhão. Vale destacar que, os mestres ferreiros “João de Oliveira e Pedro Eloi”, começaram as atividades do Teatro, e sempre permaneceram em nosso Estado.

No dia da inauguração daquela instituição, as filhas de Herculano Ramos: Jurema e Salésia Ramos venderam exemplares de “A Promessa”, impressa em folheto, arrecadando 247\$000, havendo [gratificações] de vinte e cinco mil réis; em benefício dos flagelados, e aplicado na compra de 450 vestidinhos.¹⁵²

No segundo governo de Alberto Maranhão (1908 -1913), Tavares de Lira assumiu a pasta de Viação e obras públicas em 1914. Em 1916, a Inspetora de Obras contra as Secas, abria estradas, construía barragens, açudes e perfurava poços, possibilitando em toda parte, onde os reservatórios fossem duradouros, o surgimento de núcleos populacionais, nas suas proximidades, estimulando a fixação do sertanejo a terra; dando impulso na economia do nosso estado.

Uma das preocupações do governador Alberto Maranhão no sentido de dotar esta cidade de algumas obras públicas de aformoseamento, e real necessidade foram: à construção do Teatro “Carlos Gomes” suspenso pelo seu antecessor, em virtude de insuficiência da verba dotada e pela necessidade mais urgente de obras com a saúde publica; a construção de uma nova casa a ser escolhida - no Porto do Padre - trazendo assim, melhores condições e servida por uma rampa de dimensões regulares no sentido de melhor acomodar o acesso às embarcações em virtude do péssimo estado em que se deparava o aterro do alagado, entre a “Casa da Passagem” e a Aldeia Velha sem nenhuma acomodação e segurança daquele edifício, e iniciar a drenagem e a elevação de níveis para o aterramento das Praças da República e Silva Jardim onde o Congresso votou o auxílio de dez contos de réis à Intendência, concedido pela Lei nº 83, de 28 de novembro de 1898, e

¹⁵⁰ PIRES, Meira. *História do teatro Alberto Maranhão* : 1904 – 1952 , p. 53.

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 16

¹⁵² *Ibid.*, p. 21

idades, europeus, [desprezando as] árvores, plantas e frutas asiáticas e africanas aqui já aclimatadas.¹⁶⁸

Um colunista social, cujo pseudônimo era “Argos”, publicou um artigo intitulado: “A Cidade e a Ribeira”, na Gazeta do Comércio. Essa eloqüente notícia revelou um retrato vivo de como seria a Praça “Augusto Severo”.

Dizia ele, com sua ortografia parnasiana:

*“A vegetação daquelle maravilhoso jardim é, certamente, esplêndida. Embevecido na minha admiração por aquella concepção da mais refinada arte, fui bruscamente della tirado por um sujeito que com voz severa disse-me: Vê o senhor este jardim? É simplesmente um aborto; é ridículo digo lhe eu. Quizeram fazer um Bosque da Bolonha, e sahiu uma miniatura do Deserto de Sahara, com os respectivos – oásis de lagoas de água suja e plantações de paus de vassouras. O senhor é sem dúvida opositorista – repliquei ao meu interlocutor. Sou sim senhor, e quem não o será, vendo estas coisas e outras mais”.*¹⁶⁹ (VER ANEXO, FIGURA 15).

Herculano Ramos *“transportou árvores adultas e transformou o recanto melancólico num parque tropical cheio de sombras acolhedoras, bancos confortáveis, pontes toscas, cabanas rústicas logradouro indispensável para as cidades de clima quente”.*¹⁷⁰

Para tornar mais bonita e higiênica, a Câmara Municipal desta capital solicitou através do Artigo 5º, *“a arborização dos locais e praças com a espécie de árvores que [porventura] achasse conveniente. Conforme o parágrafo 1º, o arruador com assistência do fiscal devia fazer o alinhamento e demarcação dos locais onde fossem plantadas essas árvores [e receber] a quantia de 4\$000 rs [?] por cada dia de trabalho, pagos pelos cofres da municipalidade”.* O Código de Posturas previa ainda, no seu parágrafo 2º, o sofrimento de penas confiadas no artigo 158, *“a quem destruisse ou danificasse de qualquer modo as árvores de que trata o referido artigo, ou amarrassem os animais”.*¹⁷¹

¹⁶⁸ Ibid., p. 123

¹⁶⁹ Ibid., 15 ago. 1904

¹⁷⁰ MIRANDA, João Mauricio Fernandes de. *380 anos de história fotográfica da cidade de Natal*, p. 116.

¹⁷¹ ARTIGOS ADICIONAIS da Câmara Municipal do Natal, Pasta 119

3.2. repercussão social das reformas urbanísticas para a sociedade natalense:

A cidade do Natal foi assolada, em meados de 1905, por um grande número de indigentes doentes de varíola. Com a colaboração de várias meninas e senhoritas, a Professora Maria de Castro Barcellos teve a idéia de organizar um festival beneficente para o dia 05 de agosto, do ano acima mencionado; elegendo quatro comissões: Comissão Protetora, Beneficente, Auxiliadora e Executiva obtendo resultados satisfatórios¹⁷². Naquela oportunidade, foram declamadas as poesias: “Cáritas” e “Caridade” por Palmira Wanderley, de autoria de Segundo Wanderley. Além do que a Comissão Promotora já havia doado para os variolosos, o Padre João Maria recebeu o valor de 150\$000.¹⁷³

No artigo do jornal “A República” do dia 07 de agosto de 1905, assinado por M., conjectura PIRES, ter sido Manoel Dantas, que afirmou:

*“o concerto ocorreu na melhor ordem, apesar de uns tantos exageros da platéia próprios dos arroubos da mocidade, que não se apercebeu bem das regras do bom tom, que fazem distinção entre o modo de portar-se bem num teatro propriamente dito e n’um salão de concerto. Vários cavalheiros esquecidos das dezenas dos escriptos nas paredes, [...] entraram para o salão [com] charutos e cigarros [porém], nem a mais têmue fumaça suspeita incomodava a pituitária de numerosa assistência”.*¹⁷⁴

Os espectadores que estavam naquele espetáculo sentiram-se prejudicados por algumas pessoas não saberem ou não quererem comportar-se diante de um recinto que promove espetáculos destinados ao teatro; pois, é uma arte ao espectador também, saber assistir a um espetáculo de qualquer gênero, citou PIRES.¹⁷⁵

Sobre o resultado final do evento em prol dos doentes de varíola, o jornal “A República” publicou no dia 9 de agosto do mesmo ano:

“A Comissão encarregada de promover o festival de caridade organizado pela Exma. Sra. D. Maria Barcellos esteve ontem no Palácio do Governo onde foi

¹⁷² PIRES, Meira. *História do teatro Alberto Maranhão*, p. 29

¹⁷³ *Ibid.*, p.33

¹⁷⁴ *Ibid.*, p.33

¹⁷⁵ PIRES, Meira. *História do Teatro Alberto Maranhão*, p. 34

agradecer ao Dr. Augusto Tavares de Lira o concurso eficaz prestado por S. Excia. Para o bom êxito do festival. A mesma Comissão entregou, (...) ao vigário João Maria a quantia de 600\$000, arrecadado no festival para S. Rvmo. distribui-la pelos variolosos indigentes".¹⁷⁶

Percebemos que, no início da vida gloriosa do teatro sempre se recebia a visita de artistas de renome mundial, e também de grupos sem maiores pretensões.

A família Wanderley participou nos momentos culturais e artísticos de nossa cidade, evidenciando-se no teatro e poesia. Proveniente dessa linhagem, José Wanderley alcançou renome nacional com as comédias: "*Compra-se um marido*", que foi adaptada para o cinema com o título "*Maridinho de Luxo*", "*Pertinho do Céu*", "*Era uma vez um vagabundo*", "*Hás de ser minha*", "*Aconteceu naquela noite*", "*Amanhã é dia de pecar*", "*Cupim 33*", dentre outras.¹⁷⁷

No teatro de comédia ou vaudeville, do Brasil, formaram conjuntamente com José Wanderley, as mais famosas parcerias os teatrólogos: Daniel Rocha e Mario Lago. O poeta e dramaturgo Segundo WANDERLEY elaborou uma interessante revista – "*Natal em Camisas*" com músicas da autoria do professor J. B. Borrajo.¹⁷⁸

O governador Alberto Maranhão para prestigiar e promover os movimentos artísticos e culturais no Teatro, patrocinou a vinda até Natal, de uma companhia ou artista famoso, importando da Europa, nomes de destaques para a orquestra musical como Luigi Maria Smido, J. B. Borrajo, Tomazzo Babini e Nicolino Milano e destacados músicos potiguares.¹⁷⁹ Considerado como um dos maiores artistas brasileiros, o barítono Corbiniano Villaça realizou um concerto no dia 9 de outubro de 1907, percorrendo os melhores salões do nosso país e do estrangeiro.¹⁸⁰

No Teatro e Palácio Alberto Maranhão, hoje, Palácio da Cultura, vivenciava-se os hábitos e costumes provinciais estimulando os seus sucessores – Dr. Tavares de Lyra e Antônio José de Melo e Souza. Stella Wanderley foi a primeira mulher a escrever para

¹⁷⁶ Ibid. p. 34

¹⁷⁷ A Revista "*Natal em Camisas*" explorava com inteligência os costumes da nossa cidade através dos seguintes quadros: "*A Imprensa*", "*A Capital*", "*Fábrica de Tecidos*", "*Loja Iracema*", "*Casa Branca*", "*Potiguarânia*", "*Avenida Rio Branco*", Loja "*Grande Oriente*", Loja "*Novo Mundo*", "*Rosa dos Alpes*" "*Administrador*", "*Lucas Pindoba*", "*Jerimum de Leite*", "*Pão Japonês*", "*Jerimum Caboclo*", Teatro "*Carlos Gomes*", "*Major Scaccio*", "*Natal Club*", "*Jerimum Jandaia*" e outros. A referida revista não foi possível ser localizada.

¹⁷⁸ PIRES, Meira. *História do Teatro Alberto Maranhão*, p. 61

¹⁷⁹ Ibid., p. 63

¹⁸⁰ Ibid., p. 63

teatro em Natal, estreando no dia 3 de Janeiro de 1923 com a peça; “No Reino das Fadas”.¹⁸¹ O Professor Joaquim Scipião, Sr. Milton Varela (sempre substituído pelo Professor Alcides Cicco) foram os três primeiros Diretores daquela instituição. Portanto, quase tudo quanto a nossa sociedade tinha de melhor na política, nas letras, no comércio e na indústria esteve sempre presente nesta instituição cultural.

Os primeiros Diretores do Theatro “Carlos Gomes” “esqueceram-se” de abrir um livro para nele ser registrado o movimento Teatral dos exercícios de 1904 a 1911, recebendo para aquela incumbência o quarto Diretor do referido Teatro - Meira Pires - escriturando e fazendo o levantamento dos espetáculos a partir do dia 24 de março de 1904. Na reinauguração do novo Teatro chamado “Alberto Maranhão” a Companhia de Zarzuela, Ópera Y Opereta Pablo Lopez apresentou-se com a opereta: “Princesa dos Dólares” cujo poema era de Wilnee Guibaun e música de Leo Fall.¹⁸²

José Domingues de Oliveira concedeu no dia 6 de agosto de 1873, o privilégio de 20 anos, a João Crisóstomo de Oliveira para a edificação, do Teatro “Santa Cruz”, demolido na administração do governador João Capistrano Bandeira de Melo, em 17 de abril de 1894.¹⁸³

A primeira sessão de cinema em Natal aconteceu numa noite de sábado, a 16 de abril de 1898, na rua do Comércio (hoje, rua Chile), no bairro da Ribeira, menos de três anos após a primeira exibição de cinema do mundo, em 28 de dezembro de 1895, na cidade de Paris; e poucos meses depois, da primeira sessão de cinema do Brasil, em 8 de julho de 1896; no Rio de Janeiro. Em Natal, foi inaugurado, para os “Canguleiros”, o cinema Polytheama, em 1911, (VER ANEXO, FIGURA 16), que pertenceu a Petronilo de Paiva, detendo a primazia de ser a primeira casa de espetáculos na cidade, a expor apenas filmes.¹⁸⁴

No Polytheama era vendido um sorvete que durante muitos anos teria dado nome ao picolé da cidade: “Poly”. Após dois anos, ou seja, em 1913, duas casas de espetáculos foram inauguradas: O “Pathé Cinema”, na Avenida Tavares de Lira, então bairro da elite, na Ribeira, e o “Royal Cinema”; na Cidade Alta, preferido pelos “Xarias”.¹⁸⁵

¹⁸¹ Ibid., p. 89

¹⁸² Ibid., p. 91

¹⁸³ CASCUDO, Luís da Câmara. *Governo do Rio Grande do Norte*, p. 122

¹⁸⁴ O nome Canguliro, dado ao peixe chamado “Cangulo” serviu para aplacar os habitantes do bairro da Ribeira.

¹⁸⁵ Xarias era nome de peixe. Rivais dos habitantes do bairro da Ribeira estabeleceram-se na Cidade Alta.

O primeiro cinematógrafo veio a Natal com o fotógrafo Moura Quineau, proveniente do Ceará, no dia 24 de novembro de 1906. com a exibição da “vista”.¹⁸⁶ “Álbum Maravilhoso” e concluindo-se com o espetáculo “O Salteador Moderno”. Diariamente, o Teatro era lotado, tendo como proprietária a Empresa Norte Brasil. Como a programação do espetáculo intitulada: “Criação Assombroza”, não foi possível ser estreada, por motivos de problemas técnicos mais adequados “o público [...] foi saindo aos poucos” “causando grande constrangimento ao empresário”, conforme noticiou o periódico de “A República”.¹⁸⁷ A Empresa então, consertou a máquina e no dia seguinte, repetiu o filme e exibiu as cenas cômicas: “Confissão” e “Fadas das Flores”.

Provavelmente, os motivos acima detectados deixaram os espectadores tão desapontados que o jornal “A República”, chegou a publicar a seguinte nota:

*“Muitos expectadores das gerais não se portaram bem durante o espetáculo , o que é deveras para se lamentar. Admite-se a pilhéria [engraçada], ou mesmo a vaia, mas quando tem razão de ser. No sabbado [sic] não foi assim: eram vaias sem motivos que as justificassem, pilhérias insossas às pessoas que procuravam cadeiras no recinto e até alguns com ataques histéricos, sem o mais leve respeito às autoridades que ali se achavam. Cumpre a quem policiar a nossa casa de espetáculos, um pouquinho mais de energia, fazendo ver que ali não é um circo de cavalinhos ou alguma feira de aldeia”.*¹⁸⁸

Verificamos, ainda, também, que ainda por esses tempos, algumas pessoa comportavam inadequadamente em alguns ambientes públicos exigindo alguns cuidados das autoridades e um padrão de disciplina para as mesmas. Conforme justificou Meira Pires, o palco do Teatro não foi utilizado por nenhuma companhia profissional ou grupo de amadores, até o mês de setembro de 1904, pois, a pauta sempre estava ocupada com a orquestra dirigida por Smido, com festivais beneficentes e recitativos.¹⁸⁹ Natal ficou conhecida lá fora por conta da incessante movimentação artística no Teatro. Assim sendo,

¹⁸⁶ Com a vinda das projeções cinematográficas, os ‘filmes’ receberam também , o nome de “Vistas” .

¹⁸⁷ A REPÚBLICA, 30 nov. 1906, p. 49

¹⁸⁸ A REPÚBLICA, 10 de novembro de 1906, p. 50.

¹⁸⁹ PIRES, Meira. *História do teatro Alberto Maranhão*, p. 25

o Teatro acolheu o primeiro ator e grande transformista José Vaz, no dia 16 de maio de 1905.¹⁹⁰

Quanto ao rol das atividades domésticas, aos poucos, alguns componentes foram se perdendo devido ao progresso material, e também acolheu alterações fundamentais decorrentes de novas regras sociais. Em tese, desapareceu dos programas residenciais, a hospitalidade devida ao acolhimento de pessoas estranhas ao núcleo familiar, já no final do século XIX, e meados do século XX.¹⁹¹

Na opinião de FRANÇOISE *“a moda, com a renovação constante de seus produtos, tende a viver o efêmero e de perder o senso de continuidade e permanência.”*¹⁹²

Baseado nessa observação a esfera natalense sofreu algumas transformações de carácter social proveniente do capitalismo com a difusão nos século XX,

*“dos clubes de futebol e de regatas, trazendo, para fora, multidões de pessoas, aos dias de domingo; o hábito de tomar banhos de mar e a introdução de um novo divertimento – ‘o cinema’ – abrangendo as camadas populares da sociedade; e a invasão das mulheres nas repartições públicas, nos escritórios, no comércio de varejo, competindo com os homens na luta pelos empregos”.*¹⁹³

Em 1908, pela resolução nº 115, da Intendência Municipal, a Praia de Areia Preta foi escolhida oficialmente para os banhos de mar considerando-a *“a que melhor condição oferece na espécie”*. De 1915, em diante, aquela Praia teve casas melhores. Um tipógrafo chamado Manuel Joaquim de Oliveira foi o primeiro a construir casa na avenida Beira Mar.¹⁹⁴

Em nossa capital, a atual ‘Praia do Meio’, antes, chamada “Morcego” (VER ANEXO, FIGURA 17), era o local onde se tomava banho de mar [...] cercado de selvagens cajueiros [conduzindo] uma turma, [que na época do verão] caminhava de madrugada. Há um detalhe curioso gravado na melodiosa poesia falando a respeito daquele grupo de homens, que *“nos ombros iam levando / toalhas, calças de brim / pra nas ondas dar pernadas”*.¹⁹⁵ Foi Praia de Pescadores até 1920, quando os ranchos foram vendidos e os

¹⁹⁰ Ibid. p. 26

¹⁹¹ LEMOS, Carlos A. C. *A casa brasileira*, p. 70

¹⁹² FRANÇOISE, Vincent Ricard. *As espirais da moda*, p. 14

¹⁹³ BASBAUM, Lcôncio. *História sincera da República: 1889-1930*, p. 126.

¹⁹⁴ BEZERRA, Silvino. *Reminiscências de Natal de Outrora*, p. 68.

¹⁹⁵ Ibid., p. 69

natalenses construíram outros, além de casas de taipa para passar as semanas de calor do verão.¹⁹⁶

Areia Preta foi legal e oficialmente a primeira praia escolhida para função balneária. De 1915, em diante, a praia teve casas melhores e a temporada tornava festiva.¹⁹⁷

Os sítios do Barro Vermelho se expressaram socialmente, no século XIX, atuando nas reuniões festivas, com serenatas, conversas formais, e informais, e outros atrativos. No relatório de 15 de Junho de 1896, CASCUDO, citando o Inspetor de Higiene, chamado Segundo WANDERLEY, propunha extinguir-se o Baldo, conforme as indicações úteis do arrasamento da fonte pública denominada baldo, que além de ser um foco perene de moléstias miasmáticas convertia-se em escandalosas exhibições, afetando não somente a integridade sanitária como também, contra os bons costumes e moralidade pública.¹⁹⁸

O Baldo serviu de balneário, e banheiros de tijolos foram ali construídos. Serviu também de ponto para as serenatas, poesias e outros. Aquele balneário, em Janeiro de 1905, foi reformado completamente, diminuindo as águas, as represas aumentando, e as árvores foram danificadas.¹⁹⁹

Com a realização do famoso baile realizado em 2 de dezembro de 1868, oferecido ao Presidente Manuel José Marinha da Cunha, por dois contos de réis, pela primeira vez, Natal provou bebida gelada e gelo, vindo em 10 arrobas, do Recife.²⁰⁰

Para facilitar a vida das donas de casa apareceu o primeiro eletrodoméstico popular, no final da Primeira Guerra Mundial: o ferro elétrico de passar roupas.

As reuniões do Grupo Conservador eram realizadas na farmácia do comendador José Gervásio de Amorim Garcia, na atual Rua Chile, conhecido como o "Grupo da Botica".

A cidade tinha sua vida cultural em torno da presença diária do jornal "A República". A moda era muito complicada. Os homens usavam botas de pelica, fraques importados e paletós. (VER ANEXO, FIGURA 18). O convívio com intelectuais não era raro em nossa capital, como se dizia, na quadrinha: "*Rio Grande do Norte / a capital é Natal / em cada esquina um poeta / em cada rua um jornal*".²⁰¹

¹⁹⁶ CASCUDO, Luís da Câmara. *História da Cidade do Natal*, p.243.

¹⁹⁷ *Ibid.*, p. 243.

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 236

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 236

²⁰⁰ *Ibid.*, p. 66

²⁰¹ PEREIRA, Francisco das Chagas. *Ferreira Itajubá: poemas*, p.12

Com o intuito de remodelar a capital do Estado do Rio Grande do Norte, o Dr. Pedro Velho de Albuquerque Maranhão foi considerado o primeiro urbanista de Natal, com a idealização do que hoje, convencionou-se chamar “Cidade Nova” aos atuais bairros Petrópolis e Tirol. Durante todo o período de vigência da oligarquia Maranhão para dar uma nova direção a nossa Capital, Herculano Ramos foi o arquiteto que planejou várias obras de relevo nesta capital, de 1902 a 1913, destacando-se o Teatro “Carlos Gomes”, atualmente chamado “Alberto Maranhão”, a construção de um palacete, situado na Avenida Junqueira Aires, vizinho ao prédio da Secretaria de Saúde, para nele funcionar o Congresso Legislativo do Estado. Posteriormente chamado Tribunal de Apelação, hoje ocupa o prédio da Ordem dos Advogados do Brasil (VER ANEXO, FIGURA 19) custou ao Estado, 69:011\$730 contos de réis.²⁰² O Grupo Escolar “Augusto Severo”, e os jardins do mesmo nome, inaugurado em 1905, posteriormente funcionou a Faculdade de Direito, e hoje está localizada a Secretaria de Segurança Pública, além de algumas residências particulares.²⁰³

A partir de agosto de 1930, é que algumas alterações vão ocorrer na nomenclatura urbana de nossa capital, na administração municipal do engenheiro Omar Grant O’Grady quando foi determinado o Plano Palumbo até hoje.²⁰⁴ Ângelo Roseli, italiano, residindo por longos anos, nesta capital, foi considerado o maior proprietário urbano, com 107 casas de sua propriedade, prestando muitos serviços à cidade do Natal.

A “Casa Progresso”, situada na rua do Comércio, nº 153, no bairro da Ribeira, exibia constantemente, nas colunas do jornal “A República” os anúncios dos perfumes de Houbigant: *“Ideal, Royal Begonia, Chipre Ideal, Quintessência, perfume imperial, Narcisse, Jouquille, Maréchale Anibrée, peaux de Hespagne, Mille fleurs, dos cintos de sedas e de fitas, casacos jerseys, ternos de chavith lan e seda para meninos, golas e plastrons de rendas para senhoras e espartilhos,”*²⁰⁵ vendido nos Armazéns de fazendas, miudezas e comissão pertencente ao italiano Ângelo Roseli, localizado na rua do Comércio, atual rua Chile.²⁰⁶

Ainda, ao lado da “emulsão de Scott”, “dentrifício odol”, a “brilhantina”oleolina”, para os cabelos, barba e bigode diversas propagandas foram encontradas no jornal “A

²⁰² SOUZA, Itamar de. *A República Velha*, p. 235

²⁰³ *Ibid.*, p. 135

²⁰⁴ LIMA, Nestor. *Ruas de Natal*, p.131

²⁰⁵ Diário de Natal, 17 set. 1895.

²⁰⁶ Diário de Natal, 17 set. 1895.

Capital” (1907), como os formosos anúncios de vinhos de pasta português “*Virgem Alcobaca, nutritivo, substancial, Douro Clarete, Collares Superiores*” e do Porto: “*Patia Nicolau, Geropiga, Malvasia, Moscatel, Batalhador, Thomas Ribeiro, Dr. Pedro Velho, Moscatel adomado*”, que eram vendidos no bairro da ribeira, na Rua do Comércio, nº 40. Havia também, os pianos alemães “*Ritter*”, “*Schieler*” da última moda, entre outros.²⁰⁷

Marta ARAÚJO, citando Hermenegildo ARÚJO, diz que:

“ ... habituais propapangandas de ‘regulador gesteira’, ‘elixir 914’, ‘pilulas de foster’, ‘sedativo regulador Beirão’, ‘elixir Muraré Caldas’; ‘leite de colônia’, ‘sabonete dorly’, ‘pilulas de vida dr. Ross’, surgiram propagandas em torno das máquinas de escrever de últimos modelos americanos: ‘Fox’, ‘Smith’, ‘Remington’, das máquinas de costurar ‘Singer’, ‘Gritzner’ do Grande Oriente, em Natal, dos automóveis e pneus Ford, Chevrolet, e Good Year, das bebidas de geladeiras da Antártica. Ao mesmo tempo, assuntos da aviação comercial - por ocasião da rota por Natal do hidroavião brasileiro ‘Jahu’ e antes dele, a passagem do italiano “Santa Maria”, pilotado por Marquês de Pinedo; o português ‘Argos’, a esquadilha norte-americana dos anfíbios e os aviões ‘Bregues’ da companhia Francesa Latecoère (atualmente) Air France - deram suporte não somente às matérias dos jornais locais, mas também tornaram-se léxicos para propagandas de produtos novos lançados no mercado como por exemplo : as gravatas ‘jahu’, contos e poesias das revistas literárias da época.”²⁰⁸

Difundiram-se os afamados cigarros da cidade da “Fábrica Perseverança”, na rua do Comércio, nº 95 conhecida como “21 de Março”, “Potengi”, “Condor” e os charutos: “Danneman, Jezler & Hoening”, da Fábrica Vigilante, pertencente a Philadelfo Lira, situada na rua do Comércio, nº 68,²⁰⁹ e a Fábrica a vapor de manipulação de fumos, pertencentes também, à “Fábrica Vigilante” – caporal com perola (goyano); Alcaçus, (caporal fino); celebres (caporal especial); goyanos em palha e seda); Rio Branco (Virginal e caporal). No Potyguarânia foram apreciados “os artigos destinados aos festejos

²⁰⁷ Ibid.

²⁰⁸ ARAÚJO, Humberto Hermenegildo de. apud., ARAÚJO, Marta Maria de. *José Augusto Bezerra de Medeiros: político e educador militante*, p. 140.

²⁰⁹ A CAPITAL, 30 jan. 1909, p. 3

carnavalescos(VER ANEXO, FIGURA 20) com os sortimentos de confeti, lança perfumes, pince-nez, máscaras, bisnagas” e demais artigos.²¹⁰

²¹⁰ A CAPITAL, 18 fev. 1909, p. 2

CONCLUSÃO

Do período da fundação da cidade do Natal até o terceiro centenário (de ~~nossa~~ ~~Província~~) não se percebe a presença de elementos socio – econômicos que possibilitassem o surgimento de uma consciência política por parte da população, ficando as decisões políticas, restritamente ligadas aos gabinetes, que eram normalmente, manobradas pelas elites dominantes.

A orquestra criada pelo governador Alberto Maranhão continha um trabalho de apuro diário com peças clássicas bem selecionadas para serem apresentadas ao público gerando interesse pelo desenvolvimento artístico com evidente frequência nos programas escolhidos e apresentados, e sendo lembrado além das nossas fronteiras, destacando-se no decorrer de sua existência, os regentes: Luigi Maria Smido, Nicolino Milano e Tomazzo Babine. Percebemos, que o referido governador não sofreu nenhuma concorrência na realização das obras públicas, pois sempre contratava o arquiteto Herculano Ramos e o major Theodorico Paiva funcionário do Tesouro.

Como legado, sobraram alguns vestígios da “*Belle Époque*” natalense: a modificação do Teatro adaptado aos padrões da Província, seguindo um modelo de arquitetura parisiense, chalés, diversas mansões e edifícios públicos. Ainda, na administração do governador Alberto Maranhão nossa capital ficou bem distribuída com suas ruas largas e belas avenidas. A Praça “Augusto Severo”, bem arborizada e construída em estilo *art nouveau*, com seus canais e pontes foi bastante lembrada nos magníficos cartões postais exibidos pelos excelentes fotógrafos daqueles tempos. Nossa capital foi transformada em centro cosmopolita inspirado nas grandes cidades européias.

A edificação urbana ^{de} hoje, já perdeu o aspecto (colonial) ^{provincial} constando-se, apenas, alguns edifícios de proporções regulares e (de gosto) como os do Palácio da Cultura, da Secretaria de Segurança Pública, o Colégio Atheneu Norte-rio-grandense, o Teatro “Alberto Maranhão”, alguns prédios particulares e outros.

Como o bairro da Ribeira apresentava sérios problemas de insalubridade, boa parte da população era dizimada pelas epidemias de febre amarela, varíola, tuberculose, sarampo e sífilis, incomodando os estrangeiros. O aumento da população; a insuficiência de águas e de esgotos; o desconhecimento dos tratamentos; a ignorância popular; a desobediência às leis e às posturas municipais; a precária vigilância sobre os navios vindos de portos infectados e a incompetência das autoridades seria algumas das razões do agravamento das

péssimas condições ambientais em nossa capital. Em suma, o projeto 'modernizador' só ofereceu mais vantagens e benefícios às elites, eliminando as classes trabalhadoras, pois o embelezamento da cidade e a higienização da mesma, representaram uma separação clara entre os espaços deferidos para as atividades comerciais, industriais e de lazer, e aqueles concedidos como lugares para atividades outras como hospitais, cemitérios, e moradias das classes inferiores.

Toda a modificação urbana empreendida na primeira década do século XIX, em Natal, a partir da Ribeira, mostra terem sido estas transformações, parte de um projeto de construção de uma nova ordem social, política, econômica e cultural na cidade – “a modernização”. Tal empreendimento visava não só reformas e adequação dos espaços públicos e privados, mas, inclusive colocar a cidade – como centro urbano – dentro dos padrões considerados de “civilização e progresso”.

BIBLIOGRAFIA E FONTES

- ANDRADE, Júlio César de. *Comerciantes e firmas da Ribeira : 1924-1989. reminiscências*. Natal: FJA, 1989.
- ANDRADE, Manuel Correia de . *A produção do espaço norte-rio-grandense*. Natal: UFRN/Ed. Universitária, 1991. Estudos Universitários, 4.
- ARAÚJO, Marta Maria de . *José Augusto Bezerra de Medeiros : político e educador militante*. Natal: Fundação José Augusto : EDUFRN, 1988.
- BASBAUM, Leôncio. *História sincera da República :1889 – 1930*. 4. ed. São Paulo: Alfa Omega, 1976 . v. 2, cap. 3.
- BEZERRA, Silvino. *Reminiscências de Natal de outrora: sonetos*. Natal: Tip. Santa Terezinha, 1963.
- CÂMARA, Amphilóquio . *Scenários norte-rio-grandenses* : Rio de Janeiro : Editora O Norte, 1923.
- _____. *Cenários bibliográficos* : 1941 – 1942. Rio de Janeiro : Oficinas do DEIP, 1948.
- CASCUDO, Luís da Câmara, *História da Cidade do Natal*. 2.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.
- _____. *História do Rio Grande do Norte*. 2. ed. Natal: Fundação José Augusto: Achimé, 1984.
- _____. *Uma história da Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Norte*. Natal: Fundação José Augusto, 1972.
- _____. *Governo do Rio Grande do Norte :1597 – 1933*. Natal:[s. n.], [s. d.].
- CICCO, Januário. *Como se higienizaria Natal: algumas considerações sobre o seu saneamento*. Natal: Typ. M. Victorino, 1920.
- CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. *Economia e urbanização: o Rio Grande do Norte nos anos 70* . Natal : UFRN/CCHLA, 1995. coleção humanas letras.
- DAOU, Ana Maria. *A belle époque amazônica*. Rio de Janeiro : Zahar, 2000.
- FEITOSA, Policarpo. *Revista do Rio Grande do Norte*. vida potiguar. Natal: A República,1899. v.1.
- FERNANDES Anchieta. *Écran natalense* : capítulos da história do cinema natalense. Natal: Sebo Vermelho, 1992.

- FRANÇOISE, Vincent Ricard. *As espirais da moda* .3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- GALVÃO, Helio. Aspectos da evolução humana e demográfica de Natal. *Revista da academia norte-rio-grandense de Letras*, Natal, ano 1, n. 1, 1951.
- GUERRA, Filipe. *Secas do Nordeste*. Natal Centro da Imprensa, 1951.
- KOSTER, Henry. *Viagem ao nordeste do Brasil*. 2. ed. Recife: Secretaria Estadual de Cultura, 1978.
- LEMOS, Carlos. A.C. *História da casa brasileira*. 2. ed. São Paulo: [s.n.], 1996.
- LIMA, Nestor . Ruas de Natal, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte*, Natal , 1935/1937.
- LINDOSO, José Antônio Spinelli. *Da oligarquia Maranhão à política do seridó: O Rio Grande do Norte na Velha República*. Natal, EDUFRN, 1988.
- LYRA, A.Tavares. *História do Rio Grande do Norte*. 3. ed. Natal Nordeste Gráfica, 1988.
- LUBAMBO, Cátia Wanderley. *Bairro do Recife: entre o corpo santo e o marco zero*. Recife: CEPE, Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1991.
- MEDEIROS FILHO, Olavo. *Terra natalense*. Natal: Fundação José Augusto, 1991.
- MEDEIROS, Tarcisio. *Aspectos geopolíticos e antropológicos da história do Rio Grande do Norte*. 2. ed. Natal: Imprensa Universitária , 1973.
- MELO, Veríssimo de. *Patronos e acadêmicos*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1972.
- MIRANDA, João Mauricio Fernandes de. *Evolução urbana de Natal: 1599 – 1999*. Natal: Governo do Estado: Ministério da Cultura : Prefeitura de Natal,1999, Coleção Natal 400 anos.
- _____. *380 anos de História fotográfica da cidade de Natal: 1599 – 1979*. Natal: UFRN: Editora Universitária , 1979.
- MOURA, Pedro Rebouças. *Fatos da história do Rio Grande do Norte*. Natal:CERN, 1986.
- NEGROMONTE, J. A., CRUZ, Etelvino Vera. *Guia da cidade do Natal: 1958/1959*.
- NESI, Jeanne Fonseca Leite. *Natal monumental*. Natal: Fundação José Augusto, 1980.
- NOBRE, Manuel Ferreira. *Breve História sobre a Província do Rio Grande do Norte*. 2. ed. Rio de Janeiro: Pongetti,1971.
- _____. *Memórias e devaneios : prosa e verso*. Rio de Janeiro: [s.n.],1938.
- OLIVEIRA, Giovana Paiva de. *De cidade a Cidade*. Natal: Editora da UFRN, 1999.
- OTHON, Sônia Maria de Oliveira. *Dramaturgia da cidade dos Reis Magos*. Natal: EDUFRN, 1988.

- PASSOS, Lídia M. V. Rastreamento pistas: a observação nas praças da cidade. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 13, n. 25/26, set. 92/ago. 93.
- PEREIRA, Francisco das Chagas. *Ferreira Itajubá: Poesias*. Natal: Editora Universitária Ministério da Educação e Cultura /Universidade Federal do Rio Grande do Norte/Secretaria de Educação do Rio Grande do Norte. (Coleção Autores Potiguares).
- PINTO, Lauro. *Natal que eu vi*. Natal: Imprensa Universitária., 1971.
- PIRES, Meira. *Alberto Maranhão e seu tempo :1872 -1944*. Natal: Edição Divisão de Cultura/SEC, 1963.
- _____. *História do Teatro Alberto Maranhão :1904 - 1952*. Natal: Fundação José Augusto, 1980.
- POMBO, Rocha. *História do Rio Grande do Norte*. Rio de Janeiro : [s n.]1922.
- PONTES, Sebastião Rogério. *Fortaleza Belle Époque: formas urbanas e controle social (1860 - 1930)*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Multigraf Editora Ltda., 1993.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadro da arquitetura no Brasil*. São Paulo : Perspectiva, 1970.
- SANTOS, Paulo Pereira dos. *Evolução Econômica do Rio Grande do Norte : século XVI - XIX*. Natal: Clima, 1994.
- SARGES, Maria de Nazaré. Belém: um outro olhar sobre a Paris dos Trópicos. São Paulo: In: SOLLER, Maria Angélica, MATOS, Maria Izilda S. (org.) *A cidade em debate*. São Paulo : Olho d'água, 1999, p. 49 - 74.
- SERRA, Geraldo. *O espaço natural e a forma urbana*. São Paulo: Nobel, [s.n.],1996.
- SILVA, Anelino Francisco da. *A relação cidade campo: como analisá-la?* Natal: UFRN/CCHLA, Imagem Gráfica e Editora, Documentos, Série política científica e tecnológica, nº 18.
- SILVA, Vanice Santiago Fragoso. *Organização espacial urbana de Natal: 1960-1980*. Recife: UFPE, 1988. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais).
- SOUZA, Eloi de .*O calvário das secas*. Natal: Imprensa Oficial,1938.
- SOUZA, Itamar de *Migrações para Natal*. Natal: [s. n.], 1976.
- _____. *A República Velha no Rio Grande do Norte: 1889 - 1930*. Natal: [s.n] , 1989. Edição comemorativa ao primeiro centenário da Proclamação da República do Brasil.
- TAKEYA, Denise M. *Um outro Nordeste: o algodão na economia do RN (1880 - 1915)*. Fortaleza, 1985. Dissertação (Mestrado).

_____, LIMA, Hermano Machado F. História político – administrativa da agricultura do Rio Grande do Norte: 1892 – 1930. Natal: PROED/Universitária, 1987.

A CAPITAL, Natal, 21 Jan. 1909.

A CAPITAL, Natal, Hygiene Pública. *16 mar. 1909.*

A REPÚBLICA, Natal, 24 jan. 1983.

A REPÚBLICA, Natal, 6 fev. 1892. *Regulamento do Mercado Público da cidade do Natal.*

A REPÚBLICA, Natal, 6 jul. 1900.

A REPÚBLICA, Natal, 8 jul. 1900.

A REPÚBLICA, Natal, 11 jul. 1900.

A REPÚBLICA, Natal, 14 jul. 1900.

A REPÚBLICA, Natal, 18 jul. 1900. Mensagem de abertura na 3ª legislatura do governador

Alberto Maranhão no Congresso legislativo do Estado.

A REPÚBLICA, Natal, 19 jul. 1900.

A REPÚBLICA, Natal, 24 jul. 1900.

A REPÚBLICA, Natal, 25 jul. 1900.

A REPÚBLICA, Natal, 25 mar. 1904. Mensagem de Alberto Maranhão a Tavares de Lira.

A REPÚBLICA, Natal, 4 abr. 1924.

A REPÚBLICA, Natal, 23 jul. 1924.

A REPÚBLICA, Natal, 7 maio. 1992.

DIÁRIO DE NATAL, 17 set. 1897.

DIÁRIO DE NATAL, 30 mar. 1906. Dia -a - dia .Obras Públicas.

GAZETA DO COMÉRCIO, 15 Ago. 1904. A cidade e a Ribeira.

GAZETA DO COMÉRCIO, 13 set. 1904

NOSSO Século - Brasil :1900-1910, São Paulo: Abril Cultural, v. 1, v.2.

NOVO Conhecer – Brasil 1900 – 1910, São Paulo: 4.ed. Abril Cultural, v.1.

O NORTISTA, 7 de abr. 1893.

O POTI, 12 mar. 1989. Entrevista com Luís Maria Alves.

O POTI, 19 mar. de 1989. Entrevista com Deífilo Gurgel.

O POTI, 7 jul. 1991. O antigo prédio da Capitania dos Portos. Natal: Revistas 4.

RIO GRANDE DO NORTE, Decreto 22 Mai. 1893. Actos legislativos e decretos do governo do Estado do Rio Grande do Norte. Regulamento de hygiene. Natal:

Tipografia d'A *República*, 1897.

ANEXOS

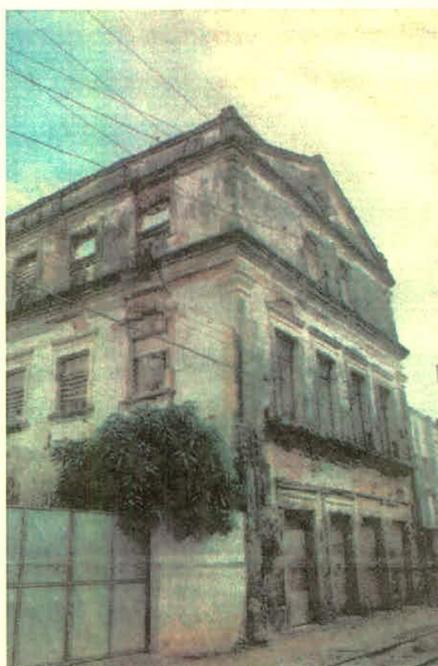


FIGURA 1

Antiga sede do Poder Executivo na rua Chile. Hoje, recuperado com o projeto da Fundação José Augusto e os recursos da ECT (Empresa dos Correios e Telégrafos). Reproduzido do Jornal: "O Poti" 23/06/1996, p.17.

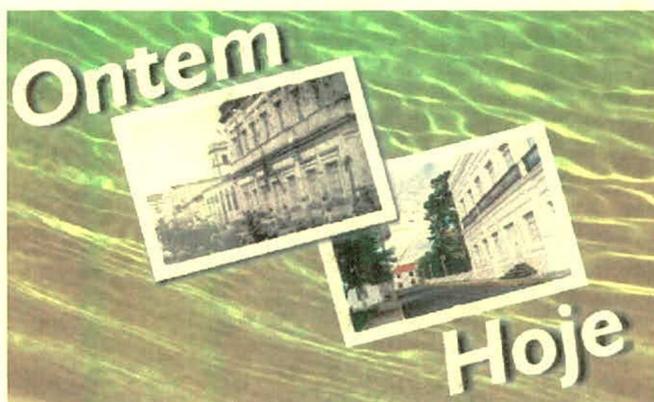


FIGURA 1-A

Com a transferência do governo para a Cidade Alta, após 1902, o Palácio da Cultura recebeu o referido nome. Reproduzido do CD ROM – 002, *Natal 400 anos de história, turismo e emoção* de NOBRE, Esdras Rebouças. Sonopress Rimo Indústria e Comércio Fonográfico, São Paulo.

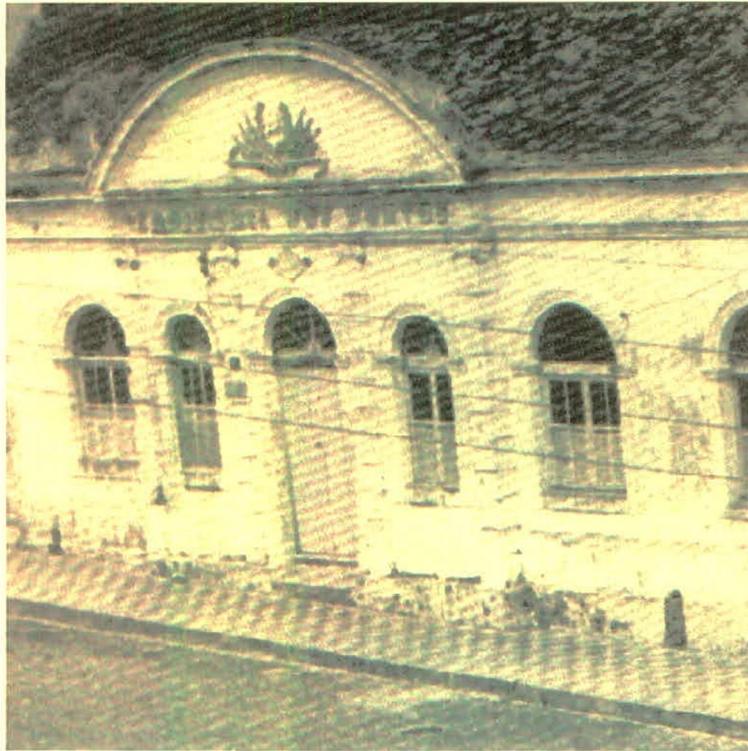


FIGURA 2

Pórtico da Capitania dos Portos, atualmente, Capitania da Artes, com frontão neoclássico, situado na Avenida Junqueira Aires.

FONTE: O Poti, 27 dez. 1992.

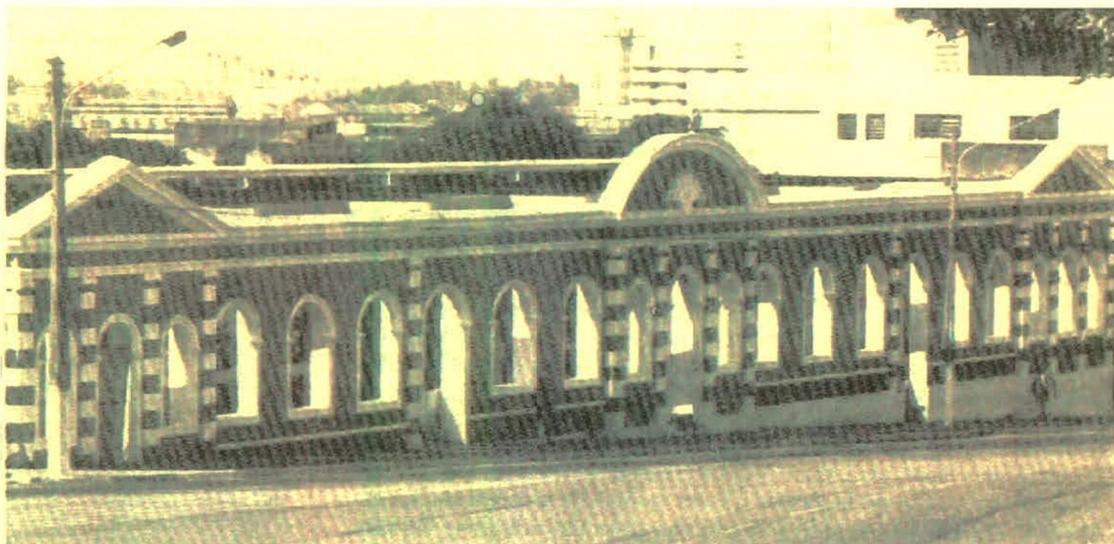


FIGURA 2-A

A Capitania das Artes, anteriormente, Capitania dos Portos está localizada na Avenida Junqueira Aires, em pleno Corredor Cultural da Cidade.

FONTE: O Poti, 27 dez. 1992.

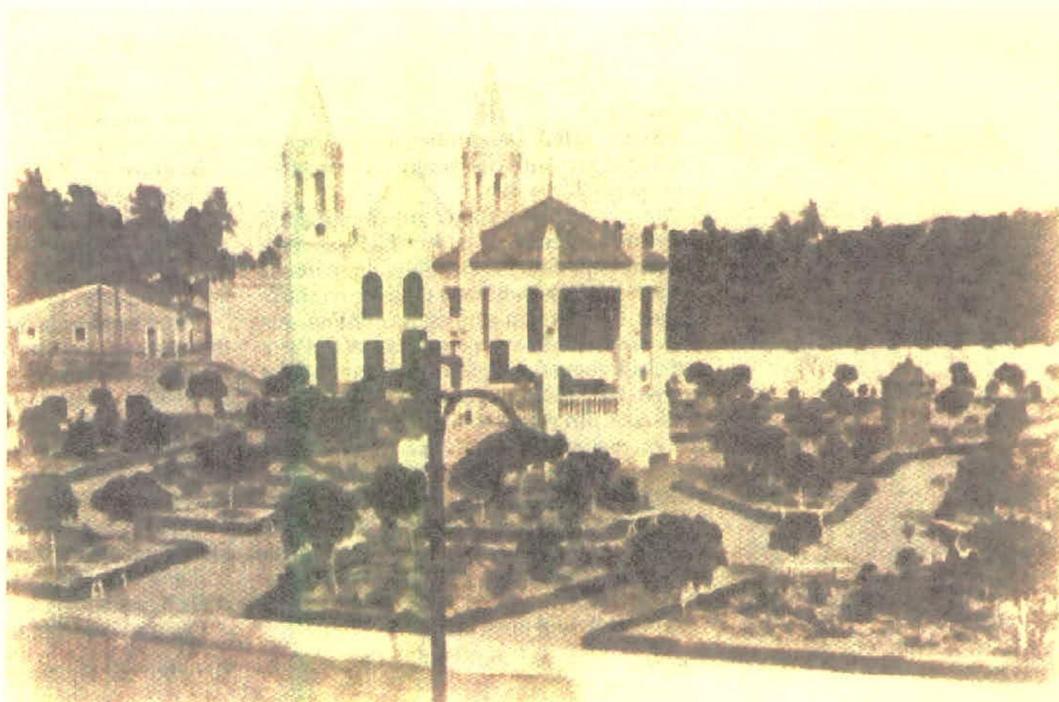


FIGURA 3

A Praça Leão XIII, atualmente, chamada praça Capitão José da Penha está localizada em frente à Igreja de Bom Jesus das Dores.

FONTE: O Poti, 21 jun. 1998.



FIGURA 4

Praça “Augusto Severo”

Era um dos logradouros públicos, construído no início do século XX.
Extraído do jornal: Tribuna do Norte, 25 Dez 1999. p. 10. Foto Grevy – 73.



FIGURA 4 -A

A Praça da República, atualmente, Praça Augusto Severo. O coreto foi destruído em nome do “progresso”.

FONTE: Cartão Postal de Manuel Dantas. Foto 92. Extraído de MIRANDA, João Maurício Fernandes de. *380 anos e história foto-gráfica da cidade de Natal*, p. 76.



FIGURA 5

Secretaria de Segurança Pública, anteriormente, Grupo Escolar “Augusto Severo”.

FONTE: O Poti, 14 abr. 1991.

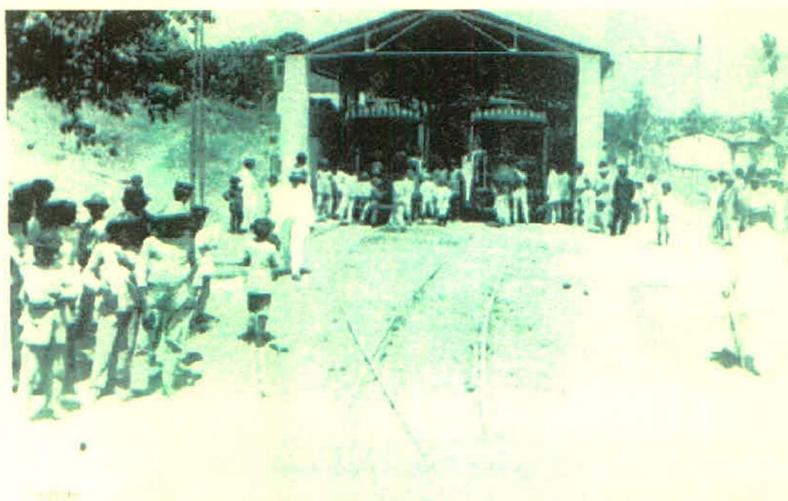


FIGURA 6

Parada do Bonde Elétrico no Monte Petrópolis. Permaneceu com o proprietário Vale Miranda.

FONTE: NOBRE, Esdras Rebouças. CD ROM 002. *Natal 400 anos de história, turismo e emoção*. Serigraf., Sonopress- Rimo Indústria e Comércio fonográfico Ltda.

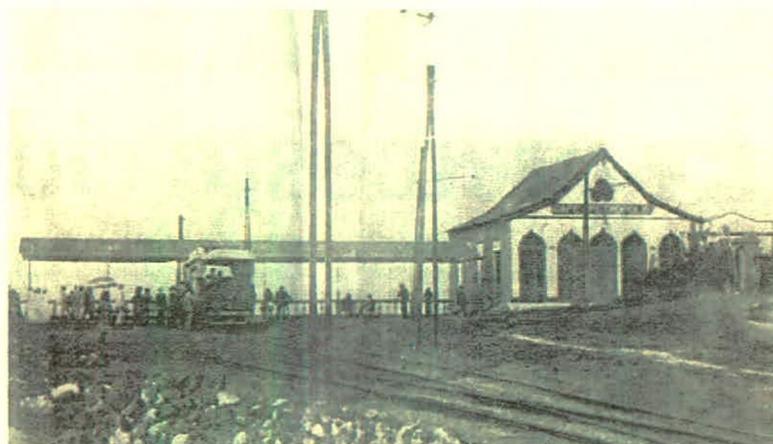


FIGURA 6A

O serviço da Estação dos Bondes Elétricos "Great Western" que circularam em Natal foi inaugurado no dia 7 de setembro de 1908.

FONTE: Diário de Natal, 25/26 dez. 1999, p. 6.



FIGURA 7

Terrenos da Empresa Tração Força e Luz

FONTE: CICCO, Januário. *Como se higienizaria Natal*, p. 24.

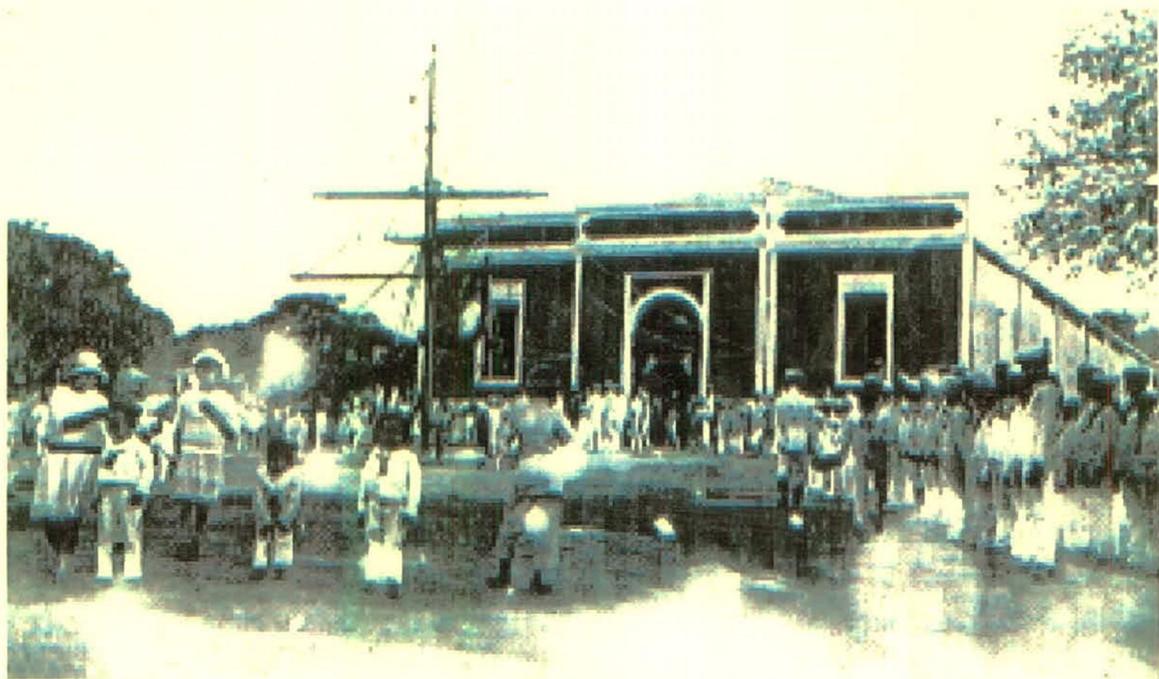


FIGURA 8

A Companhia de Aprendizes de Marinheiros foi construída e projetada por José Cupertino Coelho Cintra.

FONTE: MIRANDA, João Maurício Fernandes de. *Evolução urbana de Natal em 400 anos: 1599-1999*: Natal, p. 60.

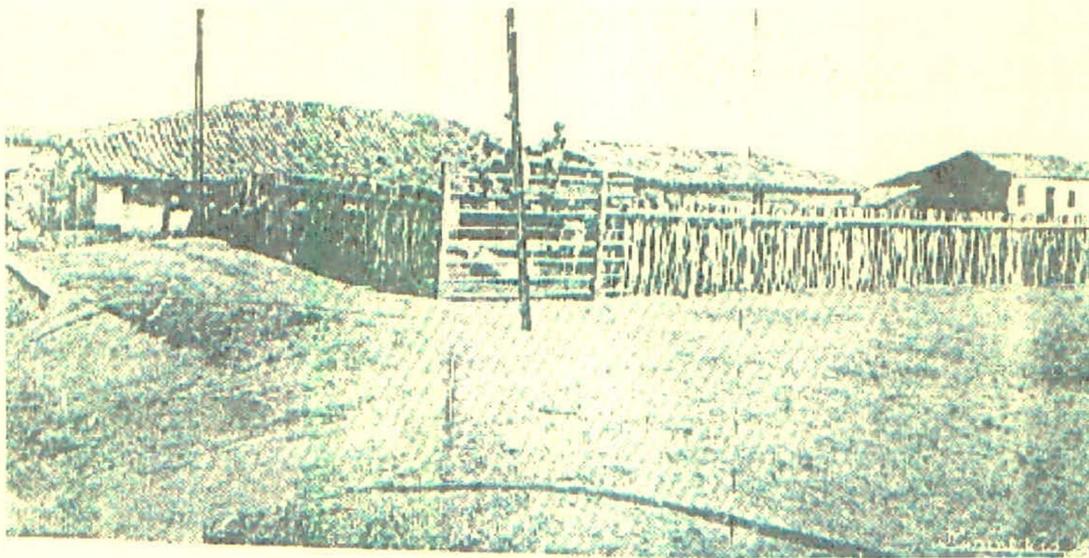


FIGURA 9

Matadouro Público ao lado do forno de incineração do lixo da cidade.
Extraído da obra de CICCO, Januário. *Como se higienizaria Natal*, Natal: 1920.
p. 31.



FIGURA 9 -A

O Mercado Público da Ribeira estava localizado na rua Ferreira Chaves com a
Almino Afonso. Foto 126 - de Manuel Dantas.

Mercado da Ribeira. Situado na rua Ferreira Chaves com a Almino Afonso.
Reproduzido de *380 anos de história foto-gráfica da cidade do Natal: 1579-1979*.
p. 90.



FIGURA 10

Depósito de Lixo que ficava ao lado do Matadouro Público.
Reproduzido de CICCO, Janeiro. *Como se higienizaria Natal*. 1920, p. 31.



FIGURA 11

Construção do Teatro "Carlos Gomes".

FONTE: PIRES, Meira. *História do teatro Alberto Maranhão (1904-195)*, p. 17.



FIGURA 11-A

Fachada do Teatro "Carlos Gomes".

Fase final da construção (1904-1910).

Extraído da obra de PIRES, Meira.

História do Teatro Alberto Maranhão: 1904-1952, p.17.



FIGURA 12

Teatro “Alberto Maranhão”. Construído em estilo “*art nouveau*”. Atualmente é o “cartão postal” da cidade do Natal.

FONTE: Tribuna do Norte, 25 dez. 1999, p. 14.

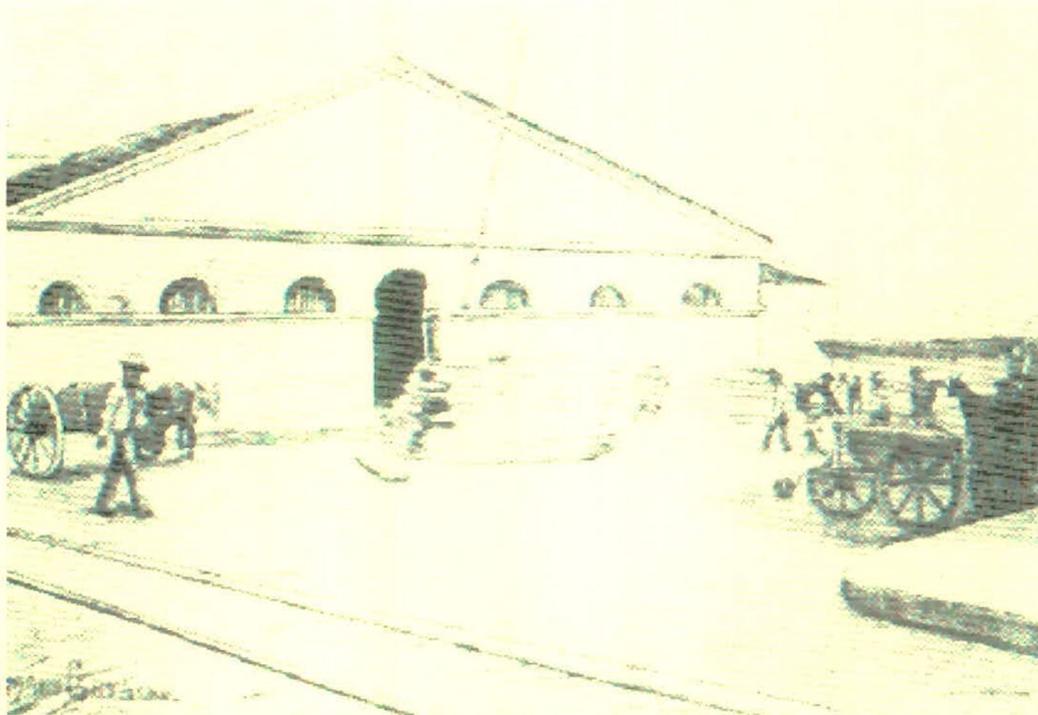


FIGURA 13

Alfândega "Cidade do Natal".

Criada de acordo com o Decreto de 3 de fevereiro de 1820, chegou a possuir autonomia com a importação e exportação dos seus produtos pelos portos.

Desenho de Mario Carvalho. In: COSTA, Lucas da. *Disfarçados*: Rio Grande do Norte. Natal: IHGRN, 1977, (Edição Fac-similar), p. 73.



FIGURA 14

Isolamento de Tuberculosos de Natal
CICCO, Januário. *Como se higienizaria Natal*, 1920, p.31.

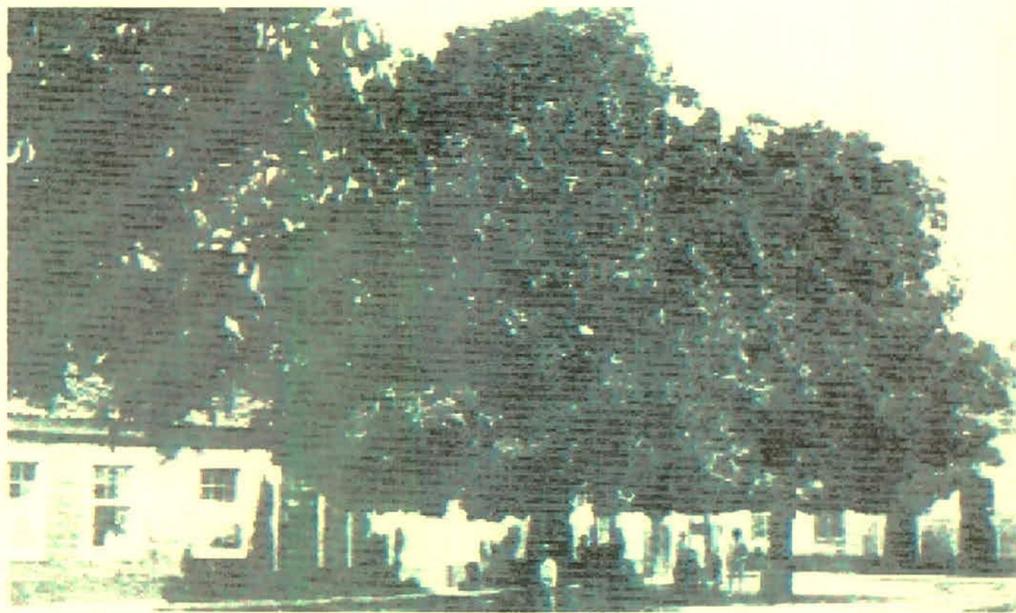


FIGURA 15

A Praça da República , na antiga Cidade Baixa, hoje, Ribeira permitia ainda, um bom papo com cadeiras embaixo de árvores bem cuidadas.

FONTE: O Poti, 3 out. 1993.

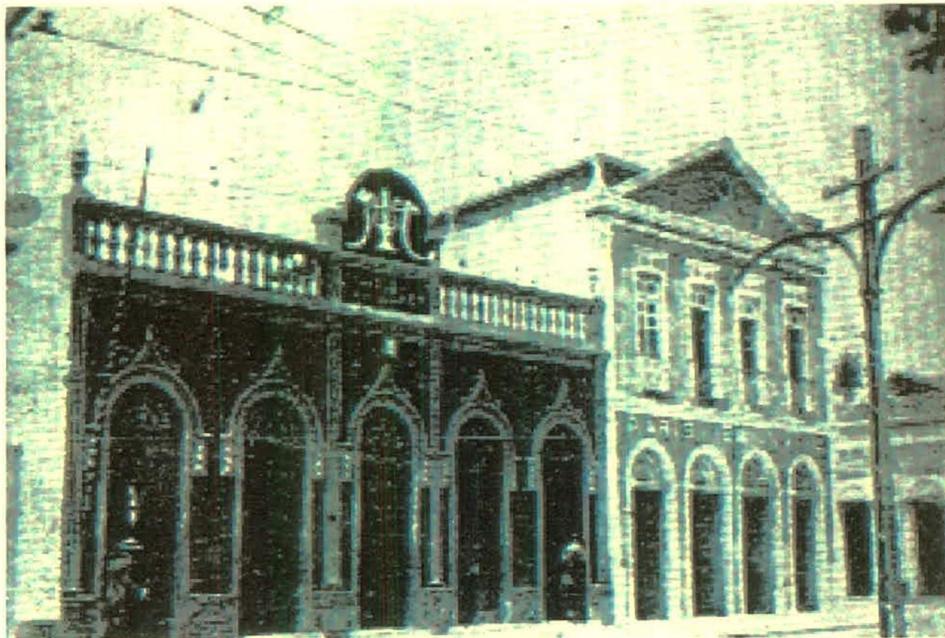


FIGURA 16

Cinema Polytheama, de Petronilo de Paiva, inaugurado em 1911. Ficava ao lado a casa de modas “Paris em Natal”.

FONTE: MIRANDA, João Maurício Fernandes de. *300 anos de história foto-gráfica da cidade do Natal*, p. 71. Foto 80 – de Manuel Dantas.



FIGURA 17

Atual Praia de Areia Preta, antigamente Praia do Morcego. Local destinado às casas de veraneio vão substituindo às dos pescadores.



FIGURA 18
Moda Masculina



FIGURA 18-A

Figurinos da belle époque natalense para homens e mulheres.
FONTE: Tribuna do Norte, 25 dez. 1999, p. 14.

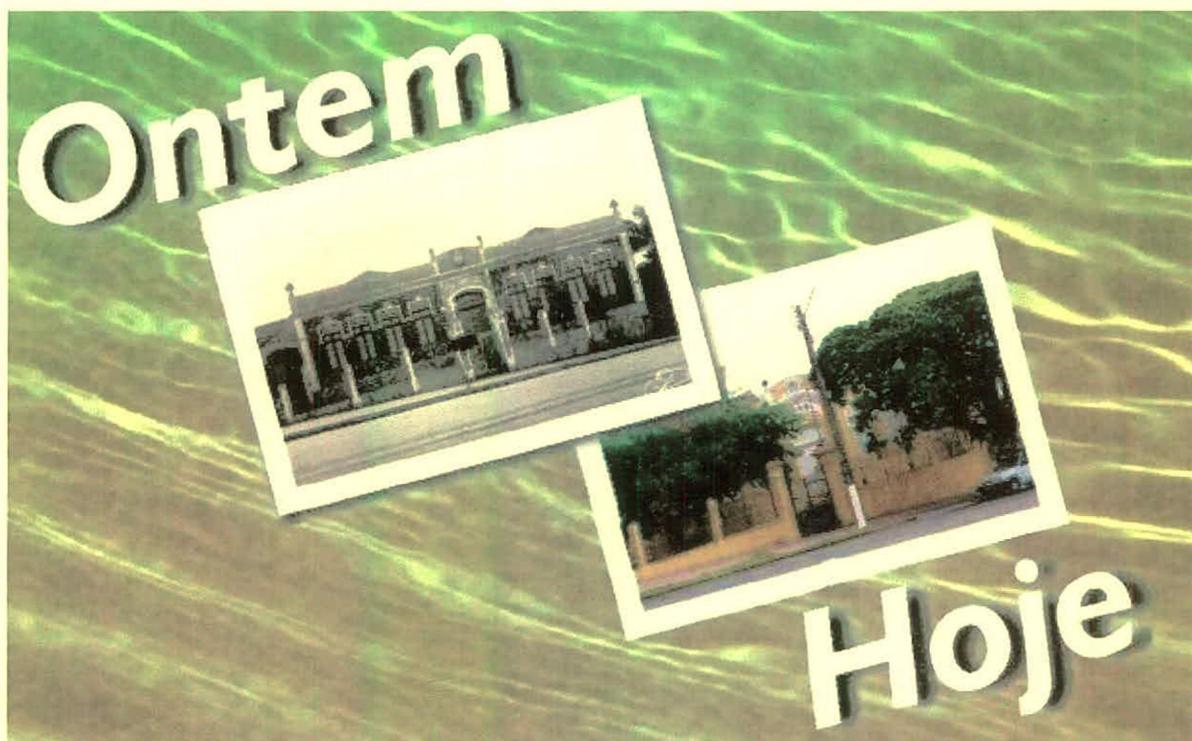


FIGURA 19

Congresso Legislativo do Estado - Década de 1910.

Atualmente funciona a Ordem dos Advogados do Brasil.

Fonte: NOBRE, Esdras Rebouças. CD ROM-*Natal 400 anos de história, turismo e emoção*. Sonopress Rimo Indústria e Comércio Fonográfico

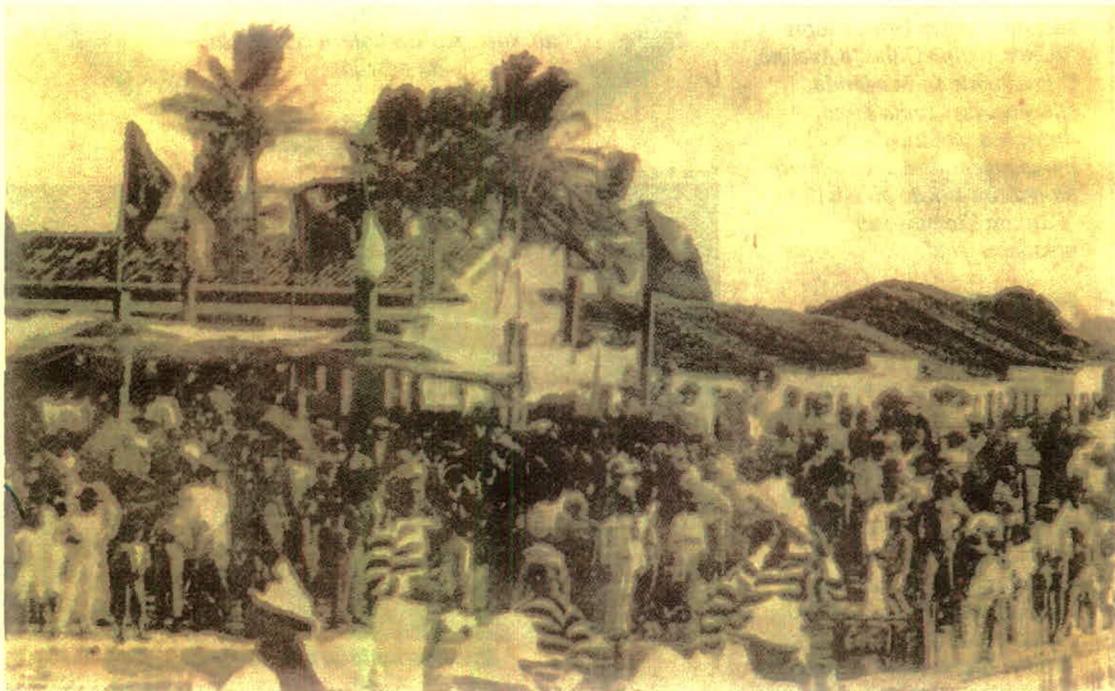


FIGURA 20

O carnaval na região do Porto de Natal, no Bairro da Ribeira, serviu de motivação para diversas publicações da época.

FONTE: Diário de Natal, 6 de maio de 1998, p. 6.