

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

A EXPANSÃO URBANA DA CIDADE DO NATAL NO INÍCIO DO  
SÉCULO XX

SILVIO PARAGUAÇU DO NASCIMENTO DIAS

NATAL/RN  
2003

111-000  
A-R-A

SILVIO PARAGUAÇU DO NASCIMENTO DIAS

A EXPANSÃO URBANA DA CIDADE DE NATAL NO INÍCIO DO SÉCULO XX

*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  
orientação do Professor Raimundo  
P. A. Arrais.*

NATAL/RN  
2003

## AGRADECIMENTOS

*Agradeço primeiramente a Deus, por ter me permitido realizar este trabalho;*

*Em seguida agradeço aos meus pais, por se dedicarem completamente a minha formação acadêmica;*

*Agradeço ao meu irmão, que em muito me ajudou para a elaboração deste trabalho;*

*Não posso deixar de agradecer a minha esposa, que me deu muita força para a realização deste trabalho;*

*Agradeço de coração ao meu professor e orientador Raimundo Arrais, sem o qual não teria realizado este trabalho, dedicando paciência, atenção e dedicação para a conclusão do mesmo;*

*A professora Aurinete, por ser tão prestativa e orientarmos para um trabalho mais aprimorado tecnicamente;*

## SUMÁRIO

Introdução: Natal no início do século XX:a constituição do espaço urbano.....	05
<b>Capítulo I – A economia no final do século XIX e início do XX.....</b>	<b>09</b>
1.1 – <i>A nova ordem mundial e o Capitalismo.....</i>	<i>09</i>
1.2 – <i>Os meios de transportes no estado.....</i>	<i>14</i>
<b>Capítulo II- Expansão da cidade (final do século XIX e início do século XX).....</b>	<b>19</b>
2.1 – <i>A expansão da cidade do Natal na transição do século XIX para o XX..</i>	<i>19</i>
2.2 – <i>Política e urbanização.....</i>	<i>23</i>
2.3 – <i>Os movimentos urbanísticos no Brasil e a sua repercussão no Rio Grande do Norte. ....</i>	<i>24</i>
2.4 – <i>O plano urbanístico de Cidade Nova.....</i>	<i>26</i>
<b>Capítulo III – Além da margem esquerda do Rio Potengi.....</b>	<b>29</b>
3.1 – <i>Rio Potengi:divisor das margens.....</i>	<i>29</i>
3.2 – <i>A ponte de metal sobre o Rio Potengi. ....</i>	<i>31</i>
3.3 – <i>A Redinha:sociabilidades na praia. ....</i>	<i>35</i>
Considerações finais .....	41
Bibliografia.....	43
<b>Anexos</b>	

## INTRODUÇÃO

### *Natal no início do século XX: a constituição do espaço urbano.*

De acordo com Paul Singer, uma cidade possui como funções econômicas, atividades industriais, comerciais, de serviços dos mais variados ramos, acrescentando a esses serviços funções religiosas, administrativas, militares, sanitárias etc.<sup>1</sup>

No caso da cidade de Natal, temos uma região portuária, onde o comércio de importação e exportação se torna ponto extremamente necessário para o desenvolvimento da cidade. Além disso, Natal é uma cidade de veraneio, de litoral, que recebe um contingente bem maior do que o normal em períodos de alta estação.<sup>2</sup>

O urbano sempre esteve a serviço da acumulação de capitais. Durante o período colonial no Brasil, a cidade surge antes do campo, partindo dos entrepostos comerciais entre a colônia e a metrópole e chegando até a ser praça de guerra contra possíveis invasores. O local de produção era o campo mas o controle social e econômico era feito na cidade. A acumulação primitiva do capitalismo mercantil do século XVI ao XVIII, se fez com a produção do campo mas repassando, o capital acumulado, para a metrópole através das cidades. Foi assim, até o surto do café, que surgiu uma oligarquia rural reacionária, personificada pelo senhor de engenho e pelos coronéis.<sup>3</sup>

Com esta oligarquia, o controle social e político, deixa a cidade, para atuar no campo. Porém, com o início da industrialização, a cidade volta a ser o local de controle político e econômico, mas somente nas áreas onde o processo de industrialização foi mais rápido.

No caso do Nordeste, esse processo de industrialização foi tardio, com traços da dominação oligarca muito forte, mesmo nos dias atuais. É o caso do Rio Grande do Norte.

A economia do Rio Grande do Norte, em fins do século XIX e início do século XX era direcionada para a produção e exportação de matérias-primas como: o sal, o açúcar e

---

<sup>1</sup> SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense; 1998. p. 139.

<sup>2</sup> *Ibid*: p. 139.

<sup>3</sup> FELIPE, José Lacerda A. *O urbano no Rio Grande do Norte*. Mossoró. ESAM. Vol. 164; p. 59.

principalmente o algodão. Esses produtos eram exportados porque não existia um mercado consumidor no Estado.

Natal vai aos poucos tendo um lento desenvolvimento tomando ares de cidade moderna, proporcionando a organização burocrática, ações higienistas e de embelezamento, além da criação de infra-estrutura urbana e serviços. E conseqüentemente a necessidade de um plano de expansão urbana já iniciado por volta de 1850, impulsionado nas primeiras décadas do século XX.

Um conceito importante está relacionado à questão do espaço e da valorização do espaço. Adotamos a idéia de que as sociedades humanas, para reproduzirem as condições de sua existência, estabelecem relações essenciais com o seu espaço. O trabalho como mediador universal das relações vitais com o espaço é a fonte do valor, tornando-se um processo de valorização. Essa valorização do espaço não se relaciona imediatamente com os outros tipos de manifestações sociais.

O maior responsável pela valorização do espaço é a própria sociedade em que nesse espaço está inserida, Antônio Carlos e Wanderley Messias descrevem que:

*“Em qualquer época e em qualquer lugar, a sociedade, em sua própria existência, valoriza o espaço. O modo de produção entra aí, não como panacéia teórica, mas como mediação particularizadora. Cada modo de produção terá, assim, o seu modo particular de valorização.”<sup>4</sup>*

A própria idéia de espaço geográfico revela uma perspectiva centrada exclusivamente naquilo que aqui chamamos de valor do espaço. Sendo “o espaço e tudo que nele é encontrado uma condição universal e preexistente do trabalho”, ele é, desde logo, um valor de uso, um bem de utilidade geral. Esse valor também vai se expressar na qualidade, quantidade e variedade dos recursos naturais disponíveis numa dada porção do espaço terrestre.<sup>5</sup>

No período estudado, essa valorização do espaço se dá com expansão dos bondes, serviços, investimentos, no processo de construção de Cidade Nova, e a própria expansão para a Zona Norte de Natal, a margem esquerda do Potengi.

<sup>4</sup> MORAIS, Antônio C.R.; COSTA, Wanderley M. A valorização do espaço. São Paulo: 3ª ed. 1993. p.122.

<sup>5</sup> Ibid. p.122.

O presente trabalho pretende demonstrar a importância da margem esquerda do rio Potengi para o crescimento urbano da cidade do Natal. Considerando algumas funções de lazer, relações econômicas, sociais e culturais da cidade durante o início do século XX.

A idéia de urbanismo chega ao Brasil no início do século XX oriunda da Europa com práticas de reformas urbanas, reformas sociais e a introdução da modernidade. Estava sendo colocada em prática o processo e formação do urbanismo junto a políticas urbanas de modelos reformadores. Na prática funcionava de maneira a identificar os problemas urbanos e as suas possíveis soluções embasadas na evolução técnica do novo século. Tarcísio Medeiros descreve que:

*“O ano de 1900 foi um marco decisivo na vida do Estado Republicano; um divisor de tempo, uma ampulheta que, vertido o último grão na cuba de baixo, vai ser revirada para começar a contagem do tempo, agora influenciado pelas novas forças sociais, administrativas, políticas e culturais. Do tempo passado, restou a certeza, pelas circunstâncias expostas de, pelo menos, 150 anos de atraso às demais unidades da federação”.*<sup>6</sup>

Foi durante a virada do século XIX para o século XX que Natal se lança para a modernidade, o início do período Republicano e o surgimento da Oligarquia Albuquerque Maranhão são fatos marcantes na expansão estrutural da cidade. A descentralização dos Estados frente ao governo federal, permite uma liberdade maior e significativa para adquirirem empréstimos e investimentos estrangeiros capazes de impulsioná-los. Essa liberdade chega a Natal, que inicia o século XX eufórica, e na idéia de crescimento e modernidade a cidade se desenvolve consideravelmente nos primeiros vinte anos do século.

Esses primeiros vinte anos do século XX, fazem Natal desenvolver serviços importantíssimos para o Estado, serviços como a iluminação elétrica, transportes, água e esgotos.

Devido à carência de obras direcionadas a um estudo mais aprofundado sobre a margem esquerda do rio Potengi, fez-se necessário executar pesquisas em fontes como o jornal “A República”, abordando os períodos de 1900 a 1920. As mensagens dos governadores durante o mesmo período, observando-se em seus relatórios as ações realizadas pelos

---

<sup>6</sup> MEDEIROS, Tarcísio. *Aspectos geopolíticos e antropológicos do Rio Grande do Norte*. Natal, 1973. p.129.

governadores da época. Essa abordagem, feita nas mensagens dos governadores, teve também o objetivo de averiguar a veracidade dos investimentos feitos em Natal, deixando claro que as informações destacadas como citações nesse trabalho mantêm a ortografia e pontuação dos documentos originais. Por fim, foram utilizadas obras de autores que fizeram parte da história de Natal como Luis da Câmara Cascudo, Eloy de Souza e outros.

O trabalho foi dividido em três capítulos, sendo no primeiro abordadas informações sobre a economia mundial e a sua interferência no Brasil e principalmente em Natal. A partir desse ponto indicamos a importância dos meios de transportes para o crescimento espacial da cidade proporcionando a integração de outras áreas de Natal.

O segundo é direcionado a uma contextualização geral, na qual estava inserida a cidade do Natal, estruturalmente, na virada do século XIX para o século XX. Observando os seus problemas urbanos e as soluções tomadas pelos seus administradores. Destacamos também alguns problemas na falta de infra-estrutura da cidade no intuito de tecer comentários as ações políticas direcionadas aos problemas públicos.

Ainda no segundo capítulo demonstramos os movimentos urbanísticos que afloravam no Brasil, vindos do exterior e sua repercussão no Estado, mais especificamente em Natal. Com base nisso citamos o plano urbanístico de Cidade Nova como exemplo desses movimentos.

No terceiro capítulo identificamos a importância da margem esquerda do rio Potengi para o crescimento da cidade do Natal. Mesmo com poucas fontes sobre o período abordado, conseguimos reunir materiais com informações mínimas para descrever um pouco das características daquela área. Embasado nisso comentamos sobre a importância do rio Potengi para a ligação entre as duas margens e as obras realizadas no seu contexto destinadas a melhor ligação entre os dois lados do mesmo rio. Entre essas obras destacamos a construção da antiga ponte de metal sobre o Potengi, os melhoramentos nos portos e outros feitos no objetivo de ligar as duas regiões.

As sociabilidades presentes nesse trabalho estão direcionadas aos encontros de pessoas importantes no contexto político elitizado da cidade. Esses encontros eram realizados em períodos de festas de fim de ano períodos de veraneio. Mais comumente localizados na praia da Redinha. Eram festas com grandes requintes, que mostravam um pouco das riquezas das elites natalenses, observando-se isso nos piqueniques e peixadas da Redinha.

## 1. A ECONOMIA NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO XX.

### 1.1-A nova ordem mundial e o capitalismo.

No final do século XIX para o início do século XX, temos como uma das principais atividades econômicas do estado, a cultura do algodão. Desde o final do segundo grande surto exportador dos anos de 1860, o Nordeste havia entrado em estagnação, uma vez que perdera seu espaço no mercado internacional. Nos anos de 1880, abre-se uma alternativa para a coticultura nordestina que foi o surgimento de uma clientela própria gerando o mercado interno. Contudo, podemos perceber que essas futuras mudanças na economia agroexportadora do Rio Grande do Norte, ligados as condições do mercado para seus produtos agrícolas, determinariam o fim da hegemonia dos interesses ligados à produção açucareira e o fim da hegemonia da oligarquia Maranhão.<sup>7</sup>

A economia agroexportadora dinâmica no Brasil iniciada em São Paulo com a expansão cafeeira caracterizada pela monocultura, onde a grande propriedade rural, produzia para o mercado externo, estará fundamentada no trabalho livre e assalariado, sendo uma economia “primário-exportadora”, é essa economia que vai dar início ao processo de industrialização do Brasil a partir dos anos de 1880. Como escreveu Denise Monteiro:

*“À medida que crescia o número de trabalhadores assalariados e mais dinheiro circulava, um mercado interno de consumidores se consolidava. Ao passo que o capital acumulado pela exploração do trabalho assalariado pelos grandes cafeicultores, e também pelos grandes comerciantes a ele ligados, passou a permitir a diversificação da economia, ou seja, seu investimento na atividade fabril. Além disso, o desenvolvimento de uma infraestrutura imprescindível a existência e expansão de fábricas constituída por ferrovias, portos e energia elétrica havia sido criada para a comercialização do café, com forte presença de capitais estrangeiros, especialmente ingleses.”<sup>8</sup>*

É importante observarmos que o sistema capitalista possui como característica principal a produção de mercadorias para a troca, tanto no interior do país como para o

<sup>7</sup> MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução a História do Rio Grande do Norte*. Natal: 2000. p.174

<sup>8</sup> *Ibid.* p.177

exterior. Nesse sistema, em primeira fase tem-se uma livre concorrência entre os países com o objetivo básico de exportar mercadorias e em segundo plano, ou melhor, em uma segunda fase a de formação de monopólios onde a exportação de capitais é vital para as grandes nações desenvolvidas economicamente.

Nesse contexto o primeiro país no mundo a se industrializar foi a Inglaterra, convertendo-se em um país capitalista antes das outras nações do seu tempo. Até meados do século XIX torna-se um país distribuidor de produtos manufaturados e consumidor de matéria-prima.<sup>9</sup>

Em princípios do século XX, já se pode presenciar uma moderna forma de capitalismo, surgindo assim os monopólios. Esse processo vai se apresentar com uniões de países avançados economicamente com países emergentes, na acumulação de capitais. Porém o excesso de capital desses países proporcionará investimentos em nações atrasadas para os novos moldes da economia mundial, o capitalismo.<sup>10</sup>

Portanto é nessa conjuntura histórica, de expansão do capitalismo, que se realizarão empréstimos a países capitalistas para a instalação das estradas de ferro no Brasil e em outros meios de investimentos como também no setor da indústria têxtil.

Entre 1880 e 1889, em todo o país, foram fundados 398 estabelecimentos industriais, sendo a indústria de fiação e tecelagem (indústria têxtil) a primeira dos setores fabris a se consolidar. Essas indústrias participavam da confecção de sacos de embalar café, o que proporcionou também a expansão do mercado consumidor de tecidos. Segundo a historiadora Denise Mattos, essa expansão da indústria têxtil algodoeira nacional deu um novo impulso à lavoura tradicional do Nordeste: a cotonicultura. Proporcionando também a possibilidade de abastecer as fábricas têxteis nacionais, constituindo uma alternativa vital para o algodão nordestino, que havia perdido seu lugar no mercado nacional.<sup>11</sup>

Observando o contexto norte-riograndense, mesmo com as crises relacionadas às secas e pragas que assolavam as plantações no estado, as exportações do algodão com destino aos postos do Rio de Janeiro e Santos cresceriam tendencialmente, em valor e quantidade até aproximadamente 1930. Isso fez com que a cotonicultura se tornasse a mais importante

<sup>9</sup> HOBBSBAWN, Eric J. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*, Rio de Janeiro, 1986, p. 24.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p.

<sup>11</sup> MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução a história do Rio Grande do Norte*, p. 176.

atividade agrícola do Rio Grande do Norte, tornando-se uma fonte fundamental de receita, através dos impostos de exportação.<sup>12</sup>

Esse foi um ponto importante no crescimento econômico do estado, principalmente no que se refere à expansão e consolidação da lavoura algodoeira, voltada para o abastecimento de fábricas têxteis do Sudeste, além de corresponder ao processo de integração da economia norte-riograndense à Divisão Internacional do Trabalho, em estruturação entre o final do século XIX e início do XX.

Um dos países que mais investiram em mercados externos foi a Inglaterra, deixando nos países menos desenvolvidos boa parte desses investimentos.

	1860-1870	46
Império Britânico	36	22
América Latina	10.5	19
EUA	27	6
Europa	25	7
Outros	3.5	

Fonte: Hobsbawm, Eric J. Da revolução industrial inglesa ao imperialismo, p.477.

Quadro 1: Investimentos Britânicos no Exterior: Distribuição Percentual.

Durante este período, principalmente no início do século XX, podemos ver um rápido crescimento da cidade do Natal, no segundo governo de Alberto Maranhão a cidade deu um salto para a modernidade, para o século XX. Segundo Itamar de Souza, foi justamente nesse governo que o Rio Grande do Norte teve o seu maior desempenho administrativo, isso pela:

*“quantidade e pela qualidade das obras realizadas na capital, podemos afirmar, sem exagero, que Alberto Maranhão colocou Natal no século XX. Antes de 1908 esta cidade não passava de um burgo semelhante, em quase tudo, às pequenas cidades do interior.”*<sup>13</sup>

<sup>12</sup> MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução a História do Rio Grande do Norte*. p.177.

<sup>13</sup> SOUZA, Itamar de. *A República Velha no Rio Grande do Norte*. Natal:1989. p.239.

Com a introdução do capital estrangeiro no Brasil de forma mais intensa durante a virada do século XIX para o XX um dos setores que vão absorver mais investimentos no país será o setor ferroviário.

No Rio Grande do Norte, a primeira ferrovia de iniciativa nacional teve o seu surgimento sem a participação do governo estadual, marcado com a construção da ferrovia que ligava Natal a Paraíba e Ceará, construída após a lei nº 1.145 sancionada pelo presidente da República em primeiro de janeiro de 1904, autorizando a ligação do litoral norte-riograndense com as áreas atingidas pela seca. Esta linha férrea partiria do porto de Natal até Caicó, passando por Ceará-Mirim, Lajes, Angicos, São Miguel, e Jucurutu. Pelo decreto nº 5.703 de 04 de outubro de 1905, a via férrea estava criada, tendo como objetivos em seu projeto o de estender-se até os estados da Paraíba e do Ceará.<sup>14</sup>

O local exato da construção da estrada de ferro no Rio Grande do Norte foi na povoação denominada de “corôa”, limite com a capital, na margem esquerda do rio Potengi, entre as praias da Redinha e o povoado de Igapó. No dia 13 de junho de 1906 estavam inaugurados 32 quilômetros de linha férrea, partindo do outro lado do rio Potengi, passando por Ceará-Mirim e chegando a Taipu no dia 15 de novembro de 1907.<sup>15</sup> (veja anexo foto 1).

Em relação às ferrovias construídas com a intervenção do capital estrangeiro deu-se o seu surgimento bem anterior aos de competências nacionais, ou seja, as obras patrocinadas por órgãos brasileiros. O primeiro trecho foi inaugurado em 1881, a linha férrea ligava o município de Natal ao de São José de Mipibú, foi concedida pela presidência da província a Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited.<sup>16</sup>

Dando seguimento ao progresso, chegava no ano de 1881, a estrada de ferro, e com ela as facilidades do transporte ferroviário. Antes disso as viagens eram feitas a cavalo ou por intermédio das barcaças pelo mar. O primeiro trecho da estrada ligando Natal a Nova Cruz foi inaugurado em 28 de setembro daquele ano, compreendendo 41 quilômetros, e chegando a São José de Mipibú. Dois anos depois, no dia 10 de abril de 1883, foi inaugurado o trecho complementar até Nova Cruz..

<sup>14</sup>CASCUDO, Luis da Câmara. *História da cidade do Natal*. Rio de Janeiro: 1980. p.428.

<sup>15</sup>Ibid. p.406.

<sup>16</sup>Ibid. p.406.

O contrato para a construção dessa primeira ferrovia no Rio Grande do Norte foi elaborado no dia 02 de julho de 1874, quando o governador geral atendeu às concessões feitas para que houvesse a construção da estrada, dando fiança durante 30 anos, com garantia de juros a 7%. A finalidade dessa construção era, como já foi mencionado, de ligar o Rio Grande do Norte a Paraíba. Partindo daí a origem da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz.<sup>17</sup>

Futuramente, mais duas ferrovias foram instaladas no estado: a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, que será denominada Estrada de Ferro Sampaio Correia e a Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco. E em 1915 com a seca, inaugurou-se o primeiro trecho ligando a cidade de Mossoró ao porto de Areia Branca.

Na seca de 1915, se iniciou a construção das duas primeiras estradas de automóveis do Rio Grande do Norte onde uma ligava Natal ao Seridó, e a outra ligava a cidade de Assu ao porto de Macau.<sup>18</sup>

No ano de 1910, o governo do Rio Grande do Norte se mostrava bastante interessado na abertura de estradas, identificando em alguns momentos, os problemas do estado, principalmente no transporte de mercadorias oriundas do interior para o litoral. Em mensagem o governador Alberto Maranhão declara que:

*“Com recursos próprios do estado e de acordo com o decreto nº210, de 23 dezembro último, a que acima me referi, estou mandando perfurar poços tubulares nesta capital e no interior para o abastecimento d’água às populações, e abrir estradas carroçáveis que facilitem o trânsito dos comboieiros em linhas de penetração, ligando todo interior sertanejo aos portos do litoral. Esses serviços reclamados por quanto fazem as ingratas travessias pelos caminhos tortuosos em que os tombadores e atoleiros constituem constante ameaças aos viajantes, atrasando-lhes a marcha e dificultando-lhes o comércio, estão sendo executados, a contexto geral, por preços reduzidos, à razão de pouco mais de 100\$ kilometro.”<sup>19</sup>*

Mesmo com o capital privado sendo constantemente utilizado para essas obras de ampliação do sistema de transportes, as verbas da política federal de obras contra as secas foram de extrema importância nas construções de ferrovias e de rodovias dentro da cidade do Natal.

<sup>17</sup> BRITO, Nascimento. *Meio Século de Estradas de Ferro*. Rio de Janeiro: 1961. p.155.

<sup>18</sup> MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução à História do Rio Grande do Norte*. p.180.

<sup>19</sup> MENSAGEM, do governador de província: Alberto Maranhão, 1910. p.21,22.

Entre esses melhoramentos da estrutura física da própria cidade do Natal, têm-se os investimentos considerados de menor porte mas que vão proporcionar uma melhoria considerável da população. Um exemplo claro está em uma das obras realizadas pelo governador Albuquerque Maranhão relacionadas na mensagem anual da província o descreve que:

*“Como serviço complementar e indispensável à estrada carroçável de penetração do Porto do Padre, em frente a esta capital, à cidade do Acary, no alto sertão, mandei construir estações naquele ponto e no Passo da Pátria, para o tráfego da barca a vapor que encomendei na Europa e que dentro de breve deve chegar, destinada ao transporte de passageiros e cargas sobre o rio Salgado para a comunicação rápida e fácil com o interior pela margem esquerda do Potengi”*<sup>20</sup>

## 1.2-Os meios de transportes no estado.

A comunicação e os transportes exercem uma influência considerável na formação do país, e que uma série de fatores contribuíram para uma formação distinta das várias regiões brasileiras. Dentre estes fatores estão: *“as distâncias enormes, os obstáculos opostos ao trânsito num território como o nosso, de relevo acidentado, de coberturas florestais, com uma linha costeira tão parcamente endentada”*<sup>21</sup>, os rios com poucas exceções, de curso cheios de acidentes e traçado infeliz para os rumos que a colonização tomou. A partir disso as comunicações difíceis e demoradas proporcionavam já no período colonial um crescimento tardio e lento das comunicações e transportes para um Brasil futuro.

O crescimento e expansão dos meios de transportes vai possibilitar uma ocupação dos espaços ainda não preenchidos de Natal proporcionando uma maior procura por novas áreas o que conseqüentemente gera uma *“expansão da cidade”*<sup>22</sup>, melhorando, através dos meios de transportes a estruturação do território natalense.

A necessidade do setor de exportação, de se expandir, foi o responsável pelo impulso na área de transportes do Rio Grande do Norte. Tudo o que era produzido, em sua maior parte, se

<sup>20</sup> MENSAGEM, do governador de província: Alberto Maranhão, 1910, p.2,3.

<sup>21</sup> PRADO, Caio Junior. *Formação do Brasil contemporâneo. Colônia*. São Paulo: 15ª ed. 1977.

<sup>22</sup> ANDRADE, Alenуска K.G. *A alma da cidade: a energia elétrica em Natal (1905-1920)*. 2002. Monografia (graduação em História)-UFRN, Natal, p.31.

destinava a cidade do Recife, seguindo de lá para o exterior. A produção agrícola norteriograndense era crescente e o estado estava ficando para trás em matéria de meios de transporte. As exportações que eram realizadas diretamente para o exterior só foram iniciadas a partir da fase das exportações de algodão ainda no século XIX, período em que as mercadorias saíam dos portos de Areia Branca e Natal. Do interior para os portos de Areia Branca, Natal e Macau o transporte era realizado através de comboios e carros de boi.<sup>23</sup>

Somente a partir do final do século XIX e início do século XX é que, em Natal, surgem os primeiros carros que circulavam pelas precárias ruas da cidade. Cascudo<sup>24</sup> afirma que durante séculos o natalense andou a pé, subindo e descendo morros, “calcando areia”. A distância entre a Cidade Alta e a Ribeira, principais e primeiros aglomerados urbanos de Natal era enorme, existindo entre os dois locais uma grande área despovoada e de difícil acesso. No início do século XX iniciou-se a abertura de estradas com características técnicas mais modernas.

Essas estradas de rodagens abertas a partir do ano de 1909, só foram possíveis devido a uma ação sistemática de combate as secas já que a intenção inicial era de ligar os portos de Natal, Mossoró (Areia Branca) e Macau ao interior do estado facilitando a comercialização de produtos do litoral com o sertão. É possível notar que, mesmo com a melhoria das estradas com o início do século, só em 1930 é que o caminhão vai substituir os comboios e o carro de boi como meio de transporte até o armazém exportador, mais precisamente no porto ou terminal ferroviário. Surgindo a partir disso, um novo meio de transporte do qual o estado necessitava urgentemente, o transporte ferroviário.<sup>25</sup>

É com a construção de novas estradas de ferro que o estado e principalmente a cidade do Natal vão viver um crescimento urbano mais intenso e rápido. A primeira estrada de ferro do Rio Grande do Norte foi o trecho de Natal a São José de Mipibú, inaugurada em setembro de 1881 pelo presidente doutor Sátiro de Oliveira Dias. Ainda segundo Cascudo “uma outra estrada de ferro, em território paraibano chegava numa distância de cinquenta quilômetros para Nova Cruz”.<sup>26</sup>

<sup>23</sup> CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. *Economia e urbanização: O Rio Grande do Norte nos anos 70*. Natal: 1995. p. 101.

<sup>24</sup> CASCUDO, Luis da Câmara. *História da Cidade do Natal*. p. 11.

<sup>25</sup> CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. *op. cit.* p. 103.

<sup>26</sup> CASCUDO, Luis da Câmara. *História da cidade do Natal*. p. 46.



Através do trecho de Natal a Nova Cruz circulava toda produção açucareira do litoral norte-riograndense até o Agreste. Livramento descreve que:

*“A construção da linha Natal-Nova Cruz vem quebrar o peso do isolamento da capital com interior. Durante toda primeira metade do século XIX a capital era mais um centro administrativo que comercial, devido inclusive a dificuldade de transposição das dunas que lhe circundam entre o mar e o rio Potengi. A função comercial desenvolvida na medida em que se estendia as culturas agrícolas, era exercida (em segunda mão) pela vizinha vila de Macaíba (conhecida como Guarapes na época) com a qual existe uma ligação fluvial...”*<sup>28</sup>

Dentro da área urbana de Natal podemos observar que o transporte era, durante meados do século XIX para inícios do século XX, feito através animais particulares. As distancias percorridas na cidade eram pequenas e que a maioria dos deslocamentos eram feitos à pé. Um outro modo de deslocamento era observado através das “cadeirinhas”, conduzidas por escravos transportando senhoras e comerciantes da cidade.<sup>29</sup>

Em 1884 foi elaborado o primeiro plano para a instalação de trilhos urbanos em Natal, proposto por João Avelino Pereira de Vasconcelos, que obteve o direito cedido pelo presidente da província, para explorar o serviço. João Avelino introduziu na cidade carros movidos a vapor ou á tração animal, esse último, de tração animal, foi a primeira forma de transporte público de Natal, puxados por burros os bondes eram bastante demorados além de não ter paradas fixas. Com isso o transporte foi extinto<sup>30</sup>. Em 1891, a Intendência Municipal concedeu ao Senhor Ângelo Roselli, por trinta anos, o direito de implantar uma ou várias linhas de bonde em Natal e também nos subúrbios da cidade.<sup>31</sup>

Porém, mesmo com as iniciativas realizadas pelo presidente da província no intuito de melhorar o transporte urbano de Natal no final do século XIX, o transporte continuou sendo feito através de carroças puxadas por animais.

<sup>28</sup>CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. *Economia e Urbanização: O Rio Grande do Norte aos anos 70*. p.102.

<sup>29</sup>CASCUDO, Luis da Câmara. *Historia da Cidade do Natal*. p.307.

<sup>30</sup>A REPUBLICA, Natal, 06 fev.1908.

<sup>31</sup>CASCUDO, Luis da Câmara. *Op.cit*. p.308.

Uma passagem escrita por Rocha Pombo em “Notas de Viagens-Norte do Brasil” mostra um pouco da situação em que estava submetida a cidade de Natal na questão relacionada aos transportes urbanos:

*“1918-Setembro 28-Em Natal não há viaturas públicas, a não serem os bondes.Não vimos ali nem um automóvel,nem um carro de praça.O próprio chefe do Estado anda nos bondes comuns”*.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> MEDEIROS, Tarcísio. *Aspectos geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte*. p.139.

## 2- EXPANSÃO DA CIDADE (FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX)

### 2.1-A expansão da cidade do Natal na passagem do século XIX para o XX

A cidade do Natal originou-se no local em que hoje se encontra a praça André de Albuquerque no bairro de Cidade Alta .A região definida para o início da povoação teve como principal atrativo a localização estratégica,que,por sua vez,era uma área alta e próxima ao Rio Grande,atualmente o Rio Potengi.Essa posição privilegiada permitia aos antigos moradores uma maior rapidez na prevenção e proteção aos ataques de índios ou piratas.<sup>33</sup>

Na área escolhida a população construiu as igrejas de Santo Antônio,a Matriz e a igreja do Rosário,observando-se que todos esses templos religiosos,futuramente,serviriam de portas centrais para assentamentos dentro da área urbana de Natal.Esse núcleo originário da cidade iniciou-se no ano de 1599.Ao longo dos quatro séculos seguintes Natal vai recebendo ruas de casas simples,feitas de barro,taipa e cobertas com palha.<sup>34</sup>

A primeira igreja fixada na cidade,a Matriz,teve seus arredores preenchidos com casas direcionadas para o rio Potengi,paralelamente.Em 1614 essas moradias eram em número de 12,passando para 118 em 1759.<sup>35</sup>

O abastecimento de água da cidade era inicialmente feito com as águas do rio Tissuru,atual Canal do Baldo.Esse rio servia água para todos os afazeres dos moradores da região.É importante observarmos o quanto foi essencial esse rio para o desenvolvimento da região,já que,não só pelo fato de suprir as necessidades da população,mas pela questão do crescimento estrutural da cidade,ao passo que o caminho feito pela população para buscar água entre o rio Tissuru e as moradias proporcionou o surgimento de outras casas originando a primeira rua de Natal,a rua da Cruz,atual rua de Santo Antônio.<sup>36</sup>

De acordo com Giovana Paiva a cidade de Natal, pela lei provincial nº118 de 1844, era delimitada como área urbana:

<sup>33</sup> ONOFRE;Manoel Junior.*Guia da cidade do Natal*.Natal:1ªed.1998.p.11.

<sup>34</sup> Ibid;p.11.

<sup>35</sup> CASCUDO;Luis da Câmara.*História da cidade do Natal*:p.74,75.

<sup>36</sup> ONOFRE;Manoel Junior.Op.cit.p. 12.

*“a parte da cidade que ia desde o rio do Baldo, onde em 1599 havia sido posta uma cruz para demarcação do povoado originário, até o alagado da Ribeira, onde existia uma gamboa, único lugar próximo ao alto da cidade em que as águas do rio Potengi avançam sobre a terra além do fato de que, também em 1599, havia sido fincada uma segunda cruz de demarcação na Rua da Cruz (atual Avenida Junqueira Ayres)”.*<sup>37</sup>

Natal não possuía um sistema de esgotos. Todos os dejetos eram direcionados as próprias ruas, o que causava bastante problemas de saúde na cidade. A partir disso, principalmente em busca das explicações para as epidemias, que atingiam a população por volta do final do século XIX, algumas medidas sanitárias foram tomadas, como o aterro da Campina da Ribeira e a limpeza dos espaços públicos.<sup>38</sup>

Em 1872, Natal possuía uma população estimada em 8.904 habitantes, considerada pequena se comparada ao total de Porto Alegre que possuía 34.183 e São Paulo que chegava a 31.385 habitantes.<sup>39</sup>

No final do século XIX, Natal permanecia lenta no processo de urbanização. É o que comprova um levantamento populacional feito na transição do século XIX para o século XX, mostrando que Natal não passava de uma cidade provinciana, contando com apenas 16.056 habitantes.

Esse número, de mais de dezesseis mil habitantes, quase duplicou em menos de trinta anos (1872 a 1900), contudo esse crescimento populacional vai refletir nas condições estruturais da região natalense. Justamente no início do século XX, a cidade tinha passado por um processo de transformação urbana considerável. O poder público, no intuito de sanar problemas de insalubridade e assegurar a limpeza e o asseio de ruas, becos, praças e residências realizou várias obras.

As realizações feitas pelo poder público englobam ações de nível higienistas, observando-se os problemas epidêmicos e o melhoramento da cidade, a limpeza pública, planos urbanísticos, como ações de embelezamento em construções de prédios

<sup>37</sup> OLIVEIRA; Giovana Paiva de. *A elite e as transformações no espaço urbano: Natal 1889-1913*. Natal: 1ª ed. 1997. p.19

<sup>38</sup> Ibid. p.28.

<sup>39</sup> LIMA; Pedro de. *Natal século XX; do urbanismo ao planejamento urbano*. Natal: 1ª ed. 2001. p.27.

públicos, praças e jardins além de reformas em prédios e residências, e mudanças na infraestrutura da cidade, como a implantação de energia elétrica, água, transportes, telefonia, etc.<sup>40</sup>

Cascudo cita em uma de suas obras que, em 1878 após uma das campanhas sanitárias do governo, o chefe de polícia declarou que: “a cidade está completamente limpa; o ar que se respira já não é infecto; o estado sanitário já está melhorado, seja coincidência ou não, pouco importa”.<sup>41</sup>

No final do século XIX, Natal possuía apenas dois bairros: a Ribeira e a Cidade Alta. Neste último viviam as pessoas mais ilustres, era um bairro comercial e residencial, ao passo em que a Ribeira era uma região alagada, área de sítios e plantações, e considerada como uma zona portuária. Esses dois bairros estavam ligados por uma “ladeira íngreme escorregando como sabão depois das chuvas”. Isso proporcionava o isolamento desses dois bairros, proporcionando-lhes uma sobrevivência independente devido não só à distância entre essas regiões mas também as dificuldades de se locomoverem pelos caminhos rústicos do local.<sup>42</sup> (veja anexo foto 2).

Existiam ainda mais duas áreas dentro da zona<sup>43</sup> urbana de Natal, considerados por Cascudo como bairros exteriores. Rocas é o mais antigo deles, situado à leste da Ribeira, às margens do rio Potengi, em direção ao mar. Era habitado praticamente por pescadores pobres e sem condições de darem suporte a uma ocupação mais consistente e ordenada. Em 1897 com as obras de melhoramento do porto de Natal, as Rocas teve um crescimento estrutural importante, pois foram direcionados para essa região operários com uma variedade de especialidades e com uma condição financeira considerável. A outra região era uma porção de terra úmida situada entre a Ribeira e a Cidade Alta, denominada Passo da Pátria, conhecida pelas suas feiras semanais e como uma área boêmia da cidade. Segundo Cascudo: “O Passo da Pátria era uma atração popular, com suas bodegas, bailes baratos, mocambos de embarcações, vigias de campinas, lavanderias e meretrício numa tabela fronteira ao chão.”<sup>44</sup>

<sup>40</sup> LIMA; Pedro de; *Natal século XX: do urbanismo ao planejamento urbano*. p.29.

<sup>41</sup> CASCUDO; Luis da Câmara. *História da cidade do Natal*; p.190.

<sup>42</sup> *Ibid*; p.129.

<sup>43</sup> Zona: Representa como conceito jurídico dentro da legislação urbana, qualquer área, ou as respectivas subdivisões de áreas, para as quais existem normas jurídicas fixadas por lei municipal tais como destinação de uso, intensidade e prazo de ocupação.

<sup>44</sup> CASCUDO; Luis da Câmara. *História da Cidade do Natal*. p.250.

Outras áreas periféricas eram identificadas no final do século XIX, enquadradas como zonas rurais, tais como o Refoles, situada nas proximidades de uma região conhecida como Alecrim, zona agrícola; Quintas, vizinho ao Alecrim e quase confundido com o mesmo, que ficava no caminho para Macaíba, nas Quintas existiam as “... *casas de campo com terreno de plantio, o mesmo que granja.*”<sup>45</sup> Barro Vermelho, zona sem início e sem fim entre o Baldo e o Alecrim, região de sítios e casas de veraneio; e Guarapes, região às margens do rio Jundiá, no caminho que levava ao sertão, local em que Fabrício Gomes Pedrosa escolheria para instalar “*um dos mais avassalantes e prestigiosos domínios comerciais do Rio Grande do Norte.*”<sup>46</sup>

No final do século XIX, Natal não tinha nada, ou quase nada, de uma cidade ou capital política e administrativa de um Estado, nem populacionalmente nem estruturalmente. Tudo era simples a população era pobre e a cidade possuía casas esteticamente simples, rudimentares, Natal só terá conhecimento do calçamento de ruas no final do século XIX<sup>47</sup>. O primeiro mercado público da cidade data de 07 de junho de 1860, foi construído na Cidade Alta, antes de sua inauguração o comércio de carnes, frutas e verduras era feito na Praça da Alegria (atual praça Padre João Maria). Existia também a “quitanda”, no cruzamento da rua João Pessoa com a avenida Rio Branco (antes Rua do Sarmiento e Rua Nova respectivamente). O primeiro grupo escolar, o Augusto Severo localizado na Ribeira só teve sua inauguração datada em 12 de maio de 1908. O primeiro hospital que Natal conheceu, surgiu em 10 de setembro de 1856, mesmo assim era tido como uma casa de caridade.<sup>48</sup>

Segundo Cascudo, Natal deixa de ter um aspecto colonial entre 1908 e 1914. Essa mudança foi proporcionada pela entrada de capitais estrangeiros, oriundos de empréstimos e ajudas federais que, não só nesses anos mas também em anos posteriores, foi administrado pelos futuros governadores. E só após 1930 é que se inicia uma transformação mais concreta, embasada em um plano urbanístico.<sup>49</sup>

Durante as primeiras décadas do século XX podemos observar que dados coletados dos recenseamentos efetuados em 1900, 1920, 1940 e 1950 mostram estatísticas aumentando a

<sup>45</sup> CASCUDO; Luis da Câmara. *História da cidade do Natal*. p.237.

<sup>46</sup> *Ibid.* p.240.

<sup>47</sup> *Ibid.* p.125.

<sup>48</sup> *Ibid.* p.251.

<sup>49</sup> *Ibid.* p.237.

população que terá uma ocupação paralela de novas áreas territoriais no Estado, por causas diversas, veja o quadro abaixo.

Décadas	Nº Total de Pessoas	Homens	Mulheres
1900	274.317	133.925	140.392
1920	537.135	260.778	276.357
1940	768.018	379.945	388.073
1950	967.921	473.861	494.060

Fonte: IBGE, Censo Demográfico de 1900, 1920, 1940, 1950. p. 130, 131.

Quadro 2: Recenseamentos de 1900, 1920, 1940 e 1950.

## 2.2-Política e urbanização.

Um item que deve ser observado com atenção é justamente o momento político no qual Natal esta inserida durante a transição do século XIX para o XX. Um período em que Natal sofria uma dependência forte de Pernambuco. A cana-de-açúcar era a principal base econômica das províncias do Nordeste desde o século XVII, tendo como importante vetor para o transporte da cana, as boas condições de acessibilidade aos portos, condições que Natal não possuía tanto quanto Pernambuco. Em meio a essa intensificação do comércio da cana-de-açúcar é que no Rio Grande do Norte vai surgir uma elite que residia ou viria a residir em Natal. É essa elite que, com a Proclamação da República, em 1889, passa a ocupar os espaços mais influentes do estado proporcionando o crescimento estrutural considerável da cidade.<sup>50</sup>

Esse momento histórico de Natal, o da proclamação da República, é marcado pela inserção dessa elite na política no estado. Essa elite torna-se fortalecida com o surgimento da Oligarquia de Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, cujo domínio se estenderia de 1892 a 1913. Isso faz com que as expectativas em torno da virada do século regido pelo avanço tecnológico, acompanhado do crescimento econômico, político e social ao qual o mundo,

<sup>50</sup> OLIVEIRA; Giovana Paiva de. *De cidade a cidade*. p. 65 e 66.

particularmente Europa e Estados Unidos estavam se enquadrando, momentos esses que também refletiam no Rio Grande do Norte, principalmente Natal.

No período da Oligarquia de Pedro Velho profundas transformações ocorreram na cidade, o padrão de vida europeu parecia estar tomando conta do cotidiano natalense. Tudo isso divulgado pela circulação diária de jornais informando o que se passava no mundo, desde os costumes estrangeiros e acontecimentos políticos, até da violência e problemas gerados pela modernidade dos outros países.<sup>51</sup>

Essas transformações almejadas com o início do novo século, são de total interesse das elites políticas, que vão direcionar as melhorias da cidade de acordo com as necessidades próprias, isso porque são as únicas camadas da sociedade natalense conhecedoras dos benefícios decorrentes do progresso e da modernidade.<sup>52</sup>

### **2.3-Os movimentos urbanísticos no Brasil e a sua repercussão no Rio Grande do Norte.**

No Brasil, de acordo com Lima<sup>53</sup>, no final do século XIX é possível perceber uma maior intensidade no processo de urbanização das cidades, introduzindo muitas mudanças nos seus perfis físicos. Vários fatores contribuiriam para a transformação da cidade de Natal, no que se refere nesse processo de urbanização do município. Como demonstração desse avanço na modernização das capitais no Brasil tem-se o que ocorria no Rio de Janeiro, onde a transformação de uma sociedade para os moldes modernos e civilizados eram eminentes. Medidas higienistas e engenheiras se preocupavam em educar física, intelectualmente e moralmente a população para se adequar às necessidades de organização urbana. Para os responsáveis da implantação dessas novas medidas não bastava apenas fazer o progresso modernizador entrar em prática, mais também adaptar a sociedade para a modernidade.<sup>54</sup>

<sup>51</sup> OLIVEIRA, Giovana Paiva de. *De cidade a cidade*. p. 66.

<sup>52</sup> ANDRADE, Alenuska Kelly Guimarães A. *A alma da cidade: a energia elétrica em Natal*. p. 25.

<sup>53</sup> LIMA, Pedro de. *Natal século XX: do urbanismo ao planejamento urbano*. p. 26

<sup>54</sup> *Ibid*; p. 26.

Nessa transição de século podemos observar a idealização de um mundo moderno onde as elites viam a necessidade de progresso da civilização, embasados em avanços científicos e técnicos. Em uma descrição de Andrade, Oliveira e Ferreira elas descrevem que:

*“Nesse contexto nasce o urbanismo como ciência ordenadora dos espaços físicos da cidade moderna, fundamentado as propostas de intervenção urbana nos princípios higienistas, para assim sanear, embelezar e dotar a cidade dos avanços da tecnologia. Assim os médicos sanitários ganham importância e passam a ditar as mudanças que transformaria a cidade num espaço moderno, sintonizado com o progresso almejado para a época.”<sup>55</sup>*

Um primeiro problema a ser sanado pelos novos comandantes políticos do Rio Grande do Norte, foi o da destruição do Canal da Barra que impedia devido suas condições naturais, a entrada de navios de grande porte, um problema sério para os comerciantes natalenses que viam suas mercadorias presas sob o controle pernambucano, ou seja, Natal estava dependente do transporte marítimo de Pernambuco ficando a mercê de taxas e impostos tendo que reduzir os preços de suas mercadorias para poder competir com os próprios produtos pernambucano. Porém só em 1902 é que efetivamente a reforma na entrada da barra do rio Potengi se concretizou, propiciando um avanço considerável rumo à modernidade do estado.

Um outro problema está relacionado ao avanço urbano da cidade que durante a virada do século, XIX para o XX, se mostrou bastante intenso exigindo uma atenção maior por parte do poder administrativo da cidade. Ponto esse a ser destacado no próximo item.

De acordo com Denise Mattos a autonomia financeira do estados, proporcionada pelos moldes republicanos, permite a apropriação, pelas oligarquias, de rendas antes centralizadas pelo Império, dando novo impulso à modernização de muitas capitais, sedes do poder administrativo desses estados, onde as oligarquias exerciam seu poder.<sup>56</sup>

No caso de Natal, a modernização pôde contar ainda com outros recursos, vindos de programas de combate às secas. Um exemplo claro desses investimentos no crescimento da cidade, foi o que ocorreu na seca de 1903-1904, quando a verba enviada pelo governo federal, possibilitou a ocupação da mão-de-obra militares de retirantes que se concentrava na

<sup>55</sup> ANDRADE, Alenuska K., G. OLIVEIRA, Manuela D., FERREIRA, Ângela L.A. *Os hábitos de higiene e a “cidade moderna”* Natal: 2003. p.02.

<sup>56</sup> MONTEIRO; Denise Mattos. *Introdução a história do Rio Grande do Norte*. p. 168-169.

capital,adiantando com isso a construção da praça Augusto Severo,na Ribeira.Além disso foram calçadas várias ruas enquanto que outras foram abertas,surgindo avenidas que originaram bairros como o de Cidade Nova,os atuais Tirol e Petrópolis. Mas a urbanização de Natal obteve um avanço considerável a partir das verbas obtidos com o primeiro empréstimo de capital estrangeiro contraído pelo governo do estado,em 1910,com banqueiros franceses,a ser pago em 37 anos.A chegada da energia elétrica acelerou bastante a urbanização da cidade.Porém esse beneficiamento urbano só foi absorvido por algumas ruas e residências da Ribeira e Cidade Alta.Sendo inauguradas as obras e eletrificação dessas áreas no aniversário do governador Alberto Maranhão em 1911.Além disso tem-se a expansão do sistema de água e esgoto,melhoria dos transportes urbanos,através de bondes elétricos e com os primeiros telefones.<sup>57</sup>

Portanto,a ação de empresas concessionárias dos serviços de transportes,água,luz,esgoto e telefones unidos a ajuda financeira do governo federal e os empréstimos adquiridos pelo Rio Grande do Norte do exterior,vão possibilitar um crescimento significativo da infra-estrutura necessária para a absorção dos avanços tecnológicos,impulsionando Natal para a modernidade do novo século,o século XX.

#### 2.4-O plano urbanístico de Cidade Nova.

É importante destacarmos uma das obras mais significativas já realizadas no que se diz respeito ao crescimento urbano da cidade do Natal, a elaboração do plano de Cidade Nova durante a virada do século XIX para o XX.

De acordo com Cascudo, por volta do final do século XIX a cidade alta acabava no sítio "cucuí", a direita da atual rua Ulisses Caldas, na avenida Deodoro.Dessa área em diante era tudo mato e morros.<sup>58</sup>

O plano para se povoar essa região já se esboçava desde o governo de Pedro Velho,observando-se que Pedro Velho foi o primeiro governador do Rio Grande do Norte de

<sup>57</sup> CASCUDO; Luis da Câmara. *História da cidade do Natal*. p.23.

<sup>58</sup> *Ibid*. p.331.

1892 a 1896 e nesse período não havia recursos materiais e técnicos para uma obra tão grandiosa.

Com o presidente Joaquim Manuel Teixeira de Moura, "Quincas Moura" a intendência Municipal se resolveu a enfrentar o plano. Através da Resolução nº55 criou o terceiro bairro da cidade, que passou a se chamar de Cidade Nova. O alinhamento e a demarcação das avenidas projetadas foram feitos por Jeremias Pinheiro da Câmara.

Durante a demarcação das terras os foreiros recebiam dinheiro para a desapropriação das terras, que era um valor insignificante, pois de acordo com os idealizadores do plano os terrenos não tinham valor. De forma mais técnica Cascudo descreve que:

*"O plano abrangia da avenida Deodoro à Campos Sales, seis ruas transversais e duas praças, Pedro Velho (Pracinha como a conhecemos) e Municipal (Pio X). A Resolução nº 55 é de Dezembro de 1901. Petrópolis e Tirol iam nascer".<sup>59</sup>*

Em 1904, o chamado "Master-Plan" da Cidade Nova estava concluído. Nele encontravam-se algumas ampliações se comparadas ao plano de 1901 de Joaquim Manuel. O tamanho do bairro chegava a 1.648.510 metros quadrados englobando 60 quarteirões. Plano esse elaborado por Antônio Polidrelli, agrimensor italiano.

No intuito de explicar a sociedade sobre os motivos das ações feitas pelo governo na elaboração de plano de Cidade Nova os responsáveis anunciavam que futuramente os beneficiamentos com as intervenções da área elaborada seriam fisicamente importantes para Natal..

De acordo com Pedro Lima existe também um outro ponto importante a ser levado em consideração, isso porque:

*"A cidade Nova se constitui em uma dupla solução para o desejo de auto-segregação das classes dominantes locais. Por um lado, o Plano Polidrelli superaria o antigo desenho irregular originário da cidade colonial, onde as classes sociais conviviam, praticamente, no mesmo espaço ou guardando uma certa contigüidade. Por outro lado, serviria como um refúgio,*

<sup>59</sup>CASCUDO; Luis da Câmara. *História da cidade do Natal*. p.332.

onde as classes dominantes poderiam se proteger do contato com as péssimas condições ambientais e das epidemias que, então, grassavam pela cidade".<sup>60</sup>

### 3.1.0 Rio Paraíba: o eixo do progresso

A partir disso, podemos observar que por trás de toda essa idéia de modernização da cidade e beneficiamentos futuros direcionados a um bem estar de toda a população natalense, existia algo mais profundo, que era o interesse próprio das camadas socialmente mais dominantes da cidade. No intuito de preparar áreas mais afastadas dos problemas urbanos como as epidemias, a falta de esgotos e outros problemas aos quais Natal estava inserida no início do século XX.

Foi de muita importância as ações do Plano de Cidade Nova, tendo em vista que, a partir dele ocorreram várias ações de aperfeiçoamentos estruturais em toda a Natal, modificando consideravelmente o aspecto urbano da cidade.

O processo de ocupação da Cidade Nova, assim como o crescimento da cidade como um todo, ocorreu de forma lenta, e só obteve um avanço maior por volta dos anos quarenta, durante a II Guerra Mundial. Observando-se que em 1904 a Cidade Nova estava com apenas algumas ruas abertas e pavimentadas.<sup>61</sup>

<sup>60</sup> LIMA, Pedro de. *Natal século XX: do urbanismo ao planejamento urbano*. p.35.

<sup>61</sup> CASCUDO, Luis da Câmara. *História da Cidade do Natal*. p.33

### 3-ALÉM DA MARGEM ESQUERDA DO RIO POTENGI.

#### 3.1-O Rio Potengi: divisor das margens.

O Rio Potengi banha a cidade de Natal, nascendo na Serra de Santana, no município de Cêro Corá. Seguindo em direção ao oceano Atlântico recebe o nome de São Sebastião devido a uma fazenda do mesmo nome a qual o rio cortava, sendo considerada a fazenda mais antiga da região. Na direção nordeste segue recebendo vários afluentes como os rios: Cascavel, Porta d'Água, São Pedro, Areia Comprida, Pedra Preta e outros rios menores do território norte-riograndense. No final de sua trajetória recebe o nome de rio Jundiá e finalmente, já em território natalense torna-se o Potengi.<sup>62</sup>

É um rio que tem as suas cheias comandadas pelo nível das marés. Suas águas são salgadas. No final do século XIX possuía o melhor porto da província. Seu ancoradouro é de grande profundidade e com águas paradas facilitando bastante a entrada de navios pelo seu leito.

Também chamado de rio salgado, o Potengi serviu de ponto estratégico para o surgimento da cidade do Natal. No final do século XVI, Jerônimo de Albuquerque adentrava a barra do Rio Grande que junto ao Capitão Mor de Pernambuco, Mascarenhas Homem, lançam os alicerces da colonização portuguesa. Inicialmente o rio era base âncoradoura de caravelas, a cidade recém fundada, praticamente dava as costas para o rio. Por volta do início do século XX, os armazéns da Ribeira no porto e a estação de trens ferroviários serviam quase como uma muralha diante da cidade. Da mesma forma a Cidade Alta também surge dando as costas para o rio. Nesse mesmo século o rio vai servir de campo de pouso para os hidro-aviões estrangeiros.<sup>63</sup>

A travessia do rio Potengi no início do século XX sempre foi um problema para a população natalense. O transporte de mercadorias para as outras regiões do Estado e até para outros estados se tornavam dificultosas e muitas vezes inviáveis para os comerciantes dependentes daquela rota.

<sup>62</sup> WANDERLEY, Rômulo C. *Noções de história e geografia do Rio Grande do Norte*. Natal: 3ª ed. 1970. p.21.

<sup>63</sup> ONOFRE, Manoel Junior. *Breviário da cidade do Natal*. Natal: 2ª ed. 1984. p.128,129.

A primeira companhia que fez o serviço regular de Cabotagem no Rio Grande do Norte foi a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor. O governo Imperial, pelo Decreto nº 1113, de 31 de janeiro de 1853, dando-lhe o privilégio exclusivo para a navegação costeira de fazer os trajetos entre os portos de Maceió e Fortaleza. Surgindo depois a Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, em julho de 1875, chegou a Natal o vapor “S. Jacinto”, inaugurando a nova escala.<sup>64</sup>

Com as dificuldades de acesso à barra de Natal, os navios foram rareando a entrada, ficando fora do Rio Potengi, ao redor do forte dos Reis Magos. E só depois da proclamação da República é que houve uma simplificação da entrada da barra.<sup>65</sup> (veja anexo foto 3).

A única entrada que fazia a ligação de Natal com o interior até 1858 era o aterro do Guarapes. Saindo do cais a margem esquerda do rio Potengi ao qual se atravessava de barcos, tinha ainda que percorrer cerca de 4 quilômetros de aterro sobre o mangue para assim poder chegar ao povoado de Igapó, de onde se iniciava a estrada em direção a São Gonçalo, Extremoz e Ceará Mirim. “A ligação da capital com estes locais era um comércio de dupla via”. Ou seja, as mercadorias aqui produzidas eram enviadas pelos mesmos transportes que traziam produtos estrangeiros.

Em 1859 já se pode contar com o porto da Ribeira, além do porto do Guarapes. Porém como o porto do Guarapes era bem mais estruturado passou a prejudicar o abastecimento da cidade do Natal que recebia os produtos vindos pelos rios Potengi e Jundiá. A partir desse problema o porto de Natal recebe um impulso financeiro para melhorar suas instalações e ter um maior acesso aos gêneros alimentícios necessários.

De acordo com as informações obtidas sobre a ligação da margem esquerda do rio Potengi com a margem direita, no caso, (atual zona norte com Natal), identificamos que a travessia era feita através de botes impulsionados por remadores. Eloy de Souza descreve que:

*“A própria travessia em botes impelidos pelo pulso vigoroso dos nossos remadores com os não há mais resistentes, em canoas primitivas, no preguiçoso vagar de tartarugas e em jangadas ligeiras, a vela côncava ao suave contato de terra, — a própria travessia era, por si só, uma festa pitoresca na sua expansiva cordialidade uniforme.”*<sup>66</sup>

<sup>64</sup> CASCUDO, Luis da Câmara. *História da Cidade do Natal*. p.315,316 e 317.

<sup>65</sup> *Ibid*; p.317.

<sup>66</sup> SOUZA, Eloy. *Costumes locais*. Natal: 1999, p.34.

As finalidades dessa travessia eram inúmeras: sendo de caráter comerciais ligando Natal as outras regiões como Extremoz, São Gonçalo do Amarante, Ceará Mirim, Macaíba e outros municípios mais distantes da capital. E lazer, observando-se que a margem esquerda do rio Potengi era uma área de terras férteis com sítios que atraíam não só a atenção dos moradores de Natal, como também de pessoas notáveis do cenário político e social do Brasil que visitavam por algum motivo o Rio Grande no Norte.

O rio Potengi já foi palco de várias realizações importantes feitas pelos governantes que passaram pelo Rio Grande do Norte no início do século XX. Um desses feitos registra a preocupação do governador Alberto Maranhão, que em seu primeiro mandato, de 25 de março de 1900 a 25 de março de 1904, manda construir o Cais da Passagem, no local chamado porto do Padre, à margem esquerda do rio Potengi, no intuito de facilitar o embarque dos passageiros que vinham da Redinha e outras praias e localidades de Natal.<sup>67</sup>

Em um outro momento, podemos observar um feito realizado por Antônio José de Melo e Souza que, em seu primeiro mandato de 23 de fevereiro de 1907 a 25 de março de 1908, como governador do Rio Grande do norte, construiu a Casa do Passo da Pátria, à margem esquerda do Potengi para acomodar melhor os passageiros que vinham da Redinha e regiões vizinhas.<sup>68</sup>

No segundo governo de Alberto Maranhão, de 25 de março de 1908 até 31 de dezembro de 1913, na intenção de facilitar o tráfego no rio Potengi, o governador comprou com recursos do empréstimo feito em Paris<sup>69</sup>, uma grande barca a vapor para transportar passageiros gratuitamente na praia da Redinha para Natal.<sup>70</sup>

### 3.2-A ponte de metal sobre o rio Potengi.

<sup>67</sup> SOUZA; Itamar de. *A República velha no Rio Grande do Norte. 1889-1930*. p.232.

<sup>68</sup> Ibid. p.236.

<sup>69</sup> Empréstimo autorizado pelo Congresso Legislativo através da Lei nº 270 de 18 de novembro de 1909, em Paris com os banqueiros Perles Frères, Eugène Vasseur e o Banco Sindical Francês, no valor de 350.000 libras esterlinas, o equivalente a 5 mil contos de réis.

<sup>70</sup> Ibid. p.240.

Em 1916,ano em que foi entregue ao governo federal,por uma firma contratante,a ponte metálica sobre o rio Potengi,estava concretizada a ligação de Natal a margem esquerda do mesmo rio.

Sua construção,segundo Cascudo,fez com que a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte estendesse até Natal,já que para embarcar nos trens era necessário atravessar o rio Potengi por meio de barcos passageiros e cargas,até um lugar denominado de “Coroa”,onde se iniciavam os trilhos.<sup>71</sup>

Foi esta ponte,também chamada Ponte do Potengi,que teve sua construção iniciada em 1914 e inaugurada em 20 de abril de 1916.Ela foi construída no governo do desembargador Joaquim Ferreira Chaves com a execução das obras assumidas pela Companhia de Viação,através de contrato firmado com a “Engeneering Cleveland Company”,empresa ligada a Darlington Cleveland Company, da Inglaterra,de excelente conceito na construção civil mundial.O engenheiro F. Collier esteve na direção dos trabalhos daquela que se tornou,naquele período, a maior ponte do norte brasileiro.

A ponte tinha a extensão de 550 metros,com nove vãos de 50 metros e um de 70 metros que ficava na parte central da mesma.,construída em estruturas metálicas suportadas por fortes colunas compactas.O ferro e o cimento usados na construção da ponte eram ingleses. (veja anexo foto 4).

Durante a construção da ponte alguns acontecimentos foram registrados em jornais da época, não só no intuito de divulgar a grandeza da obra mas também de informar sobre testes experimentais, da capacidade de resistência estrutural da ponte e sobre alguns problemas provocados por alguns moradores locais.Essas pessoas eram donos de embarcações que poderiam ver o seu meio de sobrevivência acabar após a construção da ponte.Acabando com as travessias por meio de barcos sobre o rio.Fato registrado no jornal “A Republica”, deixa claro essa insatisfação dos pescadores em relação a construção da ponte.Em nota a esse mesmo jornal o engenheiro chefe da secção do tráfego de locomoção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte:Carlos Caminha Sampaio avisa que:

---

<sup>71</sup> CASCUDO; Luis da Câmara. *História da cidade do Natal*. p.249.

*“Durante a perfuração dos blocos foram verificados estragos causados pela dinamite que pescadores ‘furtivos’ e criminosos estão ali empregando, constituindo isto uma ameaça e um perigo às obras da ponte.”<sup>72</sup>*

Em notas do jornal “A Republica” conseguimos alguns dados importantes sobre a construção da ponte. Dados abaixo citados com a matéria de título “Balisamento dos Cylindros tombados sob a ponte do Potengy” demonstram que o:

*“Encarregado do balisamento: Comandante Emmanuel Braga, digno Capitão do Porto, encarregado do balisamento definitivo dos cylindros tombados sob o Potengy, na E.F. Central, fazendo o convite a imprensa e interessados para assistirem as últimas experiências; que deram o melhor resultado.”<sup>73</sup>*

Em um dos momentos o jornal descreve detalhadamente o balizamento da ponte.

*“ ‘As folhas 26 e 26 v. do livro de termos diversos desta repartição cosnta’: inauguração do balisamento fixo dos dois cilindros tombados sob a ponte potengi. O balisamento consta de Hastes de ferro fixadas nos cylindros por meio de abraçadeira tendo na parte superior, fora do nível das águas ‘topes’ em forma de cone de cor preta. Tudo de acordo com as convenções adotadas pela superintendência de inauguração para a demarcação de obstruções permanentes.”<sup>74</sup>*

Em seguida os resultados das experiências são divulgados mostrando não só os pontos positivos como também os pontos negativos de possíveis falhas na estrutura da ponte. “A experiência mostrou que as hastes estão perfeitamente fixas e capazes de suportar a correnteza do rio.”<sup>75</sup>

Enquanto isso um engenheiro da obra detalha melhor os resultados: O Engenheiro chefe da secção de tráfego de Locomoção de E.F.C. do RN, Carlos Caminha Sampaio.

*“A experiência de resistência do balizamento feito pelo mergulhador Antônio da Silva Osório, foi a mais completa possível. Os cylindros balisados*

<sup>72</sup> A REPUBLICA, Natal, p.01, n.153, 1916.

<sup>73</sup> Ibid.

<sup>74</sup> Ibid.

<sup>75</sup> Ibid.

*acham-se no grande vão de 70 metros e no outro vão imediato, lado desta cidade e a haste das balizas tem uma altura total, do tope à base cravada dois metros em cada um dos cilindros, de 7,5m, emergindo 2m na baixa mar e o suficiente na prea mar”*.<sup>76</sup>

Durante a construção da ponte, podemos observar também a preocupação das autoridades com a integridade física da ponte, não permitindo o uso das estruturas recém armadas para outros fins aos quais alguns barqueiros a utilizavam. Da ordem do capitão de corveta é informado aos:

*“...mestres, Arraes e patrões das embarcações que navegam nos rios Potengi e Jundiá que os blocos de alvenaria tombados entre os vãos 4 e 5 e 6 e 7 da ponte do potengi, se acham assinalados por balizas de ferro, pintadas de preto, tendo na parte superior, fora do nível das águas, topes em forma de pyrâmide, de acordo com a convenção adotada pela superintendência de navegação. Sendo proibido a qualquer embarcação, que tenha de atracar à dita ponte, dar cabos ou amarrar em qualquer das balizas, sob pena de ser responsável pelos danos causados”*<sup>77</sup>

A construção da ponte, sem dúvida alguma trouxe muitos benefícios para a cidade de Natal. Funcionou por mais de cinqüenta anos, sendo utilizada como a melhor forma de acesso entre a margem esquerda do rio Potengi e Natal. Com o tempo, foi preciso adequá-la à passagem de automóveis. Entretanto, esta experiência não se tornou satisfatória, surgindo a necessidade de que uma outra edificação fosse erguida com esse fim.

Para ser adaptada a passagem de veículos, uma das ações realizadas para que isso fosse possível foi a implantação de um homem sinaleiro em cada extremidade da ponte, pois a mesma só possuía uma via de acesso, para ambos os sentidos do tráfego de veículos. Observando-se que para a passagem dos trens o tráfego era suspenso, esperando a passagem dos trens.

Hoje a ponte encontra-se em desuso, apenas com alguns vãos montados. A antiga ponte de Igapó foi tombada em nível estadual no dia 30 de julho de 1992.

<sup>76</sup>A REPUBLICA, Natal, p.01, n.153, 1916.

<sup>77</sup>Ibid. p.02, n.157, 1916.

### 3.3-A Redinha:sociabilidades na praia..

Dentre as praias do litoral norte estava a Redinha, era sem sombra de dúvidas, a praia mais freqüentada pelos natalenses que se dirigiam a margem esquerda do potengi em busca de tranqüilidade ou diversão.Em um de seus passeios na praia da Redinha Gil Soares descreve que:

*“... o sítio preferido foi sempre a Redinha. Tão perto e tão bem repousada entre os morros alvos, a fronda escura do coqueiral, o rio claro deslizando manso e queixoso sob o pálio verde dos arvoredos próximos, ela tornou-se naturalmente, a praia mimosa dos habitantes da cidade.”*

*“Era nesse recanto assim deliciosamente emoldurado que se realizavam, pelo Natal, os chamados pagodes, em nada parecidos com os nossos pobres, quase miseráveis, piqueniques de hoje promovidos pelas pessoas mais gradas, neles tomavam parte o que a sociedade do tempo possuía de mais seleta”.*<sup>78</sup>

A Redinha é caracterizada por Cascudo como: *“Distrito-Vila, à margem esquerda do Potengi no município de Natal. Para ele a “redinha-de-fora é o local arruado.A Redinha-de-dentro fica na foz do Rio da Redinha,Rio Doce e Rio Guajiru,desaguadouro da lagoa de Estremoz”.*<sup>79</sup>

Berço de parte da história de Natal, a Redinha foi a primeira moradia dos capitães-mores,no século XVII a Redinha ficou famosa também como praia de veraneio durante os períodos de festas como nas comemorações natalinas e períodos de férias.Gil Soares descreve ainda que:

*“Em janeiro de 1921,acompanhei meus pais em visita a seu prezado amigo e compadre Paulo de Abreu que veraneava na praia da Montagem.Em casa bem alta nas imediações da capela dos Santos Reis.”*

*“Partimos em botes à vela,do cais Tavares de Lira,em tarde bem favorável à navegação.”*

<sup>78</sup>SOUZA,Eloy de.Costumes locais.p.34-35.

<sup>79</sup>CASCUDO,Luis da Câmara.Nomes da terra:História,geografia e toponímia do Rio Grande do Norte.p.119.

*“Recordo-me perfeitamente quando, ao apontar para a Redinha,ele disse:no fim do ano ,passarei a veranear ali”.*<sup>80</sup>

A prática de veranear era bastante comum entre a elite natalense durante o início do século.E entre os períodos mais comum para essa prática,os meses de dezembro e janeiro eram os mais intensos.

A chamada Redinha de frente possuía somente casas de palha, geralmente habitadas por pescadores e rendeiros.Junto as casas, um pouco mais ao fundo armazéns destinados a produtos agrícolas.<sup>81</sup>

Na Redinha-de-dentro se destacava por ser um lugar onde se instalavam os veranistas para a realização das peixadas e pequeniques,isso por volta das primeiras décadas do século XX.<sup>82</sup>

Alguns veranistas se instalavam na Redinha logo após a festa da padroeira da capital Natal e durante sua estadia ficavam fazendo o percurso Natal-Redinha para irem ao trabalho através do único serviço de transporte regular de barco sobre o Potengi.

Esse serviço de transporte era “subvencionado” pelo Estado.Nele eram transportadas lavadeiras que iam executar seus trabalhos no rio Doce da Redinha-de-Dentro, voltando no final da tarde.<sup>83</sup>

Além desse transporte a mesma canoa,a qual era usada no trajeto,ela também levava pessoas humildes que iam vender legumes e frutas no Mercado da Cidade Alta,retornando à Redinha após o meio-dia.

É importante reconstituir em linhas gerais o povoamento da margem esquerda do Potengi.Fatos como a construção da ponte de Metal erguida em 1916, realizações de governadores de províncias, festas e acontecimentos populares e outros fatos que pudessem nos dar, pelo menos, o mínimo de informações possíveis sobre essa área tão carente de estudos.Além disso esses foram fatos que contribuíram e muito para o crescimento não só populacional mas também estrutural,urbano,de toda a margem esquerda do rio Potengi.

<sup>80</sup> SOARES,Gil.Redinha:praia de veraneio.Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte.Natal.p.105.

<sup>81</sup> Capistrano e Jeremias Pinheiro,em atividade na Região.Comerciantes da época,1920.

<sup>82</sup> REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO RN.Natal,p.110.

<sup>83</sup> REVISTA DO INSTITUTO HISTORICO E GEOGRAFICO DO RN.Natal,p.112.

A margem esquerda do rio Potengi, atual zona norte está geograficamente limitada com regiões importantes para o Rio Grande do Norte. Regiões como Ceará Mirim, São Gonçalo, Extremoz e Macaíba. Observando-se que essas e outras regiões foram e são importantíssimas para o crescimento da Capital Natal.

Embora tenha sido o ponto inicial, após a travessia do rio Potengi, para se encaminhar para áreas basicamente produtivas. Em uma descrição deixada por Manoel Nazareno sobre a margem esquerda do rio Potengi, o mesmo comenta que:

*”à margem esquerda do Potengi, embrenhados no seio da floresta virgem, tostados pelos raios inclementes do sol, ligeiros e sutis empunhando flechas e tacapes, ora a se banharem nas águas frescas do rio, onde as igaras e ubás desafiam a lara adormecida nas sombras da noite, aí viveram longe de nossos dias, os Potiguares, tribo valente de guerreiros.”<sup>84</sup>*

Por volta de 1900, Igapó era uma área pouco povoada, com sítios e matas, onde às margens do rio Potengi servia apenas como ponto de apoio e parada para os viajantes e comerciantes que se destinavam ou para Natal ou para o Sertão adentro, observando-se que era justamente no povoado denominado de “Coroa” que ficava a estação de trens ligando a capital aos outros estados e municípios da região.

A região de Igapó, torna-se importante devido a sua proximidade com a capital Natal, que no início do século possuía como “obstáculo”, o rio Potengi dificultando o transporte de mercadorias para o sertão e outros estados.

Em 1917, já podemos observar uma linha regular de trens fazendo a rota Natal-Igapó. Com horários e dias definidos. Lembrando que isso só foi possível devido a construção da ponte de metal. Os horários e dias do movimento ferroviário de Igapó eram assim definidos pela “Companhia de Viação e Construções”:

---

<sup>84</sup> ARAÚJO, Manoel Nazareno Nogueira de. *História de São Gonçalo*. Natal: 1ª ed. 1983. p.7.

Quadro 03: Horários de trens entre a Estação provisória de Natal e Igapó:

	CHEGADA-PARTIDA	CHEGADA-PARTIDA
NATAL	- - 6:45	- - 6:45
IGAPÓ	7:07 - 7:12	7:07 - 7:12
	TERÇAS ,QUINTAS E SÁBADOS. TREM M.2	QUARTAS E SEGUNDAS. TREM C.2
	CHEGADA-PARTIDA	CHEGADA-PARTIDA.
IGAPÓ	- - 14:36	- - 10:52
NATAL	15:00 - -	11:15 - -

FONTE: JORNAL "A REPÚBLICA", 27 DE JUNHO DE 1917, p.02.

Os horários e os dias de saídas e chegadas dos trens eram alternados, levando cerca de vinte minutos para se deslocar de Natal a Igapó e vice-versa. O serviço realizado pela Viação Ferroviária mostra um pouco a importância desse transporte ligando Natal a outras regiões, sendo possível observarmos as várias finalidades desse transporte, tanto partindo de Natal quanto de Igapó. No mesmo anúncio dos horários dos trens identificamos o que neles eram transportados. Em nota divulgada no jornal, o Superintendente interino, José Domingues declara que:

*“Entre Igapó e Lajes o horário não será modificado. O serviço de mercadorias continuará a ser feito, como até agora pela Estação da Côroa, salvo casos especiais, a juízo da companhia. [...] O serviço de recebimento e entrega de animais continuará também a ser feito pela parada do Igapó. [...] Do dia 2 de julho em diante os preços atuais das passagens de primeira e segunda classes, de Natal para qualquer estação e vice-versa, de qualquer estação para Natal, sofrerão respectivamente os aumentos não excedendo de duzentos réis e cem réis, provenientes da diferença entre o acréscimo do percurso na linha de ligação e a taxa fluvial.”<sup>85</sup>*

<sup>85</sup> A REPUBLICA, Natal, p.2, 27 jun. 1917.

Observe que a própria travessia do rio Potengi, feitas por embarcações, possuía uma taxa, a qual estava incluída nas passagens de trem. Um outro ponto importante a ser comentado era a preocupação dos responsáveis pelo transporte das mercadorias, com o peso das bagagens, chegando a estipularem um valor extra para o excesso de peso, por isso para: “... cada dez kilos de bagagens e encomendas sofrerá o aumento de sete réis por quilômetro em quatro quilômetros no máximo.”<sup>86</sup>

A estação de Natal foi inaugurada a 02 de junho de 1917, observe no quadro 04 que Natal, mesmo com sua importância por ser a capital, foi uma das últimas a ter a sua estação inaugurada.

Estações	Datas das inaugurações
Igapó	13-06-1906
Extremoz	13-06-1906
Ceará-Mirim	13-06-1906
Natal	02-06-1917
Entre Extremoz e Ceará-Mirim: Massangana	15-02-1939

Fonte: Cascudo, Luis da Câmara. História da Cidade do Natal, 1980, p.318.

Quadro 4: Inaugurações das estações de trens no início do século XX.

Vizinho a região de Igapó encontra-se o município de São Gonçalo que foi criado em 11 de abril de 1833, sendo extinto a 11 de março de 1868 e foi incorporado a Natal. Foi restaurado a 3 de agosto de 1874. Suspenso a 7 de fevereiro de 1879, e restaurado a 9 de outubro de 1890. Tornando-se cidade em 29 de março de 1938, sendo extinto em 30 de dezembro de 1943, tornando-se distrito de Macaíba com a denominação de Vila de Felipe Camarão. Sendo restaurado a 11 de dezembro de 1958, com o antigo nome e título de cidade.<sup>87</sup>

No início, São Gonçalo do Amarante pertencia ao município de Natal, com grande criação de gado, “roçarias”, com engenhos de açúcar, indústria oleira, possuindo dezoito

<sup>86</sup>Ibid.

<sup>87</sup>SIQUEIRA, Aristides Neto. Siqueira. História dos municípios, grandes vultos políticos do Rio Grande do Norte. Natal: 2ª ed. 2001, p.452.

povoações florescentes, chegando a ser um dos maiores municípios do Rio Grande do Norte. São Gonçalo possuía ainda algumas zonas produtivas de sal e pesca.

A extensão do município mostra a importância de São Gonçalo para a cidade de Natal, falar da margem esquerda do Potengi é também falar de São Gonçalo, isso porque: *“A sua localidade ia de Santa Cruz às praias da Redinha de Dentro, compreendendo toda a margem esquerda do Rio Potengi.”*<sup>88</sup>

São Gonçalo do Amarante foi residência de famílias prestigiosas e ricas, tornando-se um povoado com recursos econômicos favoráveis, socialmente respeitado e com domínio político. Uma cidade cheia de festas e acontecimentos que marcam a história da mesma, “cavalgadas e convescotes”, faziam parte dos são gonçalenses.

Do território São Gonçalo Desmembraram-se os municípios de Macaíba, São Tomé e São Paulo do Potengi em 1877, 1928 e 1943 respectivamente.

<sup>88</sup>SIQUEIRA, Aristides Neto. Siqueira. *História dos municípios, grandes vultos políticos do Rio Grande do Norte*. p.452.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implantação forçada de um modelo de cidade modernizada em Natal, faz com que na cidade apareçam dois mundos essencialmente contraditórios. De um lado, a elite com idéias de cidade importada da Europa e EUA, enquadrada na universalidade de projetos modernos, deixando de lado as culturas regionalistas da cidade. Do outro lado uma cidade recém saída de uma organização colonial escravista, mergulhada no atraso econômico e na dependência de outras regiões para se manter atuante.

A partir disso esse trabalho fez um paralelo entre essa realidade a qual Natal estava inserida e as suas condições dentro do seu próprio núcleo urbano.

Esse trabalho encontrou algumas limitações que proporcionaram a dificuldade na explanação maior do tema. Limitações como a falta de fontes disponíveis, materiais obsoletos incompletos e deteriorados. Além desses fatores, a condição de margem esquerda trouxe para a atual Zona Norte de Natal o desinteresse político que proporcionou um esquecimento dessa área tão desvalorizada por algumas camadas sociais. Esse problema é percebido através de planos urbanísticos mais atuais e que só a partir do final do século XX começa a ser notado devido aos problemas sociais e urbanos aflorados mais intensamente.

Um dos objetivos principais deste trabalho é o de demonstrar a importância da margem esquerda do rio Potengi, atual Zona Norte de Natal, para o crescimento da cidade, não só em relação a expansão territorial mas também econômica, social e cultural.

A margem esquerda do Rio Potengi, é hoje uma importante área em desenvolvimento para Natal. A sua expansão proporcionada pelos poucos e limitados projetos executados durante o século XX, mais precisamente nas últimas três décadas, proporcionaram um considerável crescimento desta área. A construção da ponte de metal no início do século XX, hoje desativada dando lugar a uma de concreto e de dupla mão, a introdução de conjuntos habitacionais por volta de 1980 e o seu aglomerado industrial em regiões como Eztremoz e São Gonçalo do Amarante, ainda na década de 70 deixam de lado o aspecto rural da Zona Norte de Natal sendo hoje incluída como parte da grande Natal.

A região administrativa norte faz limites: ao Norte com o Rio Doce (limite com o município de Extremoz), ao Sul com a avenida Tomaz Landim (limite com o município de São

Gonçalo do Amarante), a Leste com o Rio Potengi e o Oceano Atlântico e a Oeste com a estrada de ferro de Extremoz.<sup>89</sup>

De acordo com o censo de 1991 a região norte já abrigava uma população de 146.854 pessoas numa área de 5.768,66 hectares. O número de unidades habitacionais nesse mesmo ano chegava a um total de 22.769 para um total de 101.850 pessoas.<sup>90</sup>

A partir do trabalho apresentado fica a intensão de um aprofundamento mais completo direcionado a identificar mais fatores que fazem da margem esquerda do Potengi uma área em desenvolvimento, principalmente na importância da margem esquerda do Potengi para a cidade do Natal, compreendendo de que modo o “outro lado” se incorpora na vida da cidade de Natal.

<sup>89</sup> IPLANAT. *Instituto de Planejamento Urbano de Natal. Plano Diretor de 1994*. p.8-19.

<sup>90</sup> IBGE. *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo de 1991*.

**BIBLIOGRAFIA**

ARAÚJO, Manuel Nazareno Nogueira de. *História de São Gonçalo*. Edição comemorativa 11-04-1833/11-04-1983.

A REPUBLICA, Natal, 1900-1920.

BRITO, Nascimento. *Meio Século de Estradas de Ferro*. RJ, 1961.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. *Economia e Urbanização: O Rio Grande do Norte nos anos 70*. Humanas (coleção) Letras e UFRN-CCHLA-1995. Natal.

CASCUDO, Luis da Câmara. *História da cidade do Natal*. Rio de Janeiro:

CASCUDO, Luis da Câmara. *Nomes da Terra. História, Geografia e Toponímia do Rio Grande do Norte*. Coleção Cultura. Fundação José Augusto 1968.

EDUFRN-Civilização Brasileira, 1980.

FALAS e relatórios dos presidentes da Província do Rio Grande do Norte: 1910 a 1920. Universidades de Chicago. Projeto de Imagens e Publicações Oficiais Brasileiras do Center for Research Libraries e Latin American Microform Project. Disponível em: <<http://www.crl.uchicago.edu/info/brasil/pindex.htm>>

HOBSBAWN, Eric J. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. RJ: Forense-universitária, 1986.

HOBSBAWN, Eric J. *A Era dos Impérios 1875-1914*. RJ. Paz e Terra. 5ª edição. 1988.

IBGE. Censo de 1991. Natal. 1991.

IPLANAT.Plano Diretor de 1994.Natal.1994.

JÚNIOR,Manoel Onofre,*Breviário da cidade do Natal*.Natal-RN:clima.1984.2ªed.

JUNIOR;Manoel Onofre.*Guia da cidade do Natal*.Natal.1ªed.1998.

JUNIOR,Caio Prado.*Formação do Brasil Contemporâneo*.SP.Brasiliense.15ª edição.1977.

LIMA;Pedro de.*Natal século XX:do urbanismo ao planejamento urbano*.Natal:EDUFRN,2001.

MORAIS;Marcus César Cavalcanti de.*Retrato narrado da cidade do Natal*.Natal.1ªed.

MONOGRAFIA.Ana Suely Andrade O. Moura. "Expansão do Capital e Ferrovias no Brasil:Uma incursão na história econômica do Rio Grande do Norte."Natal-RN.Dezembro de 1990.Dep.de Economia.

MONTEIRO;Denise Mattos.*Introdução a História do Rio Grande do Norte*.Natal-RN:EDUFRN,2000.

OLIVEIRA;Giovana Paiva de.*A elite e as transformações no espaço urbano:Natal 1889-1913*.Natal-RN:Depto.de Ciências Sociais da UFRN,1997.(Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais).

OLIVEIRA;Giovana Paiva de.*De cidade a cidade:O processo de modernização do Natal 1889-1913*.Natal-RN:EDUFRN,1999.

REVISTA DO INSTITUTO HISTORICO E GEOGRAFICO DO RIO GRANDE DO NORTE.Vols.57-58.Natal,1985-1986.

SEMURB,*Aspectos Históricos do Bairro de Igapó*.Natal.1996.

SOARES, Gil. *Redinha, praia de veraneio*. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte. Vols. LXXVII-LXXVIII, p. 105-114. 1980.

SOUZA, Eloy de. *Costumes e locais*. Natal-RN. Verbo. 1999. Primeiro Congresso Conferência realizado no Salão da Honra do Palácio do Governo em 20 de fevereiro de 1909.

SOUZA, Itamar de. *A República Velha no Rio Grande do Norte. 1889-1930*. Natal-RN. 1989.

WANDERLEY, Rômulo C. *Noções de História e Geografia do Rio Grande do Norte*. 3ª edição. Coleção didática de Autores Nordestinos. Vol. 2. Walter Pereira S/A Livraria e Papelaria. 1970.

ANEXOS

## ANEXOS

FOTO 1 – Cair Tavares da Lyra. Veja o fundo, do outro lado do rio Potengi, o início do povoado da "Corda".

Fonte: Lyra, Cicles. Naízi atemp-és do tempo. p. 26



FOTO 1 – Cais Tavares de Lyra. Veja o fundo, do outro lado do rio Potengi, o início do povoado da “Corôa”.

Fonte: Lyra, Carlos. Natal através do tempo. p. 26



FOTO 2 – Panorama da Ribeira, identificação de área pantanosa.

Fonte: Lyra, Carlo. Natal através do tempo. p. 24



FOTO 3 – Panorama do Rio Potengi. Destaque para o crescimento urbano à sua margem.

Fonte: Lyra, Carlos. Natal através do tempo. p. 35.

Foto 3 - A Ponte antiga de Iguapé. Destaque para o crescimento urbano à sua margem.  
Fonte: Lyra, Carlos. Natal através do tempo. p. 35.  
volume 7, p. 35.



FOTO 4 – A Ponte antiga de Igapó. Destaque para a margem esquerda do Rio Potengi.  
Fonte: Miranda, João Mauricio F. Evolução Urbana de Natal em 400 anos: 1599 – 1999.  
volume 7. p. 59.