



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input checked="" type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Complexo Estação-Jardim: o parque da Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz e as transformações urbanas na Praça da República (1881-1905)

Garden-Station Complex: the rail park of Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz and the urban transformations at Praça da República (1881-1905)

Complejo Estación-Jardín: el parque ferroviario de la Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz y las transformaciones urbanas en la Praça da República (1881-1905)

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo de (1)

(1) Professor Doutorando, PPGAU, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil; email: gabrielleopoldino@yahoo.com.br

Complexo Estação-Jardim: o parque da Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz e as transformações urbanas na Praça da República (1881-1905)

Garden-Station Complex: the rail park of Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz and the urban transformations at Praça da República (1881-1905)

Complejo Estación-Jardín: el parque ferroviario de la Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz y las transformaciones urbanas en la Praça da República (1881-1905)

RESUMO

As elites natalenses no início do século XX buscaram por meio de seus discursos e ações modificar a imagem da cidade, dotando-a de códigos e mecanismos que refletissem a modernidade dos seus ideais. A ferrovia é implantada nesse contexto e se torna a nova porta de entrada da cidade. O objetivo do presente artigo, portanto, é compreender como a implantação do complexo ferroviário da Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz reforça a condição de centralidade da Praça da República, no bairro da Ribeira, tornando-a objeto de intervenções sistemáticas nos anos subsequentes. Utilizou-se como procedimento metodológico a revisão bibliográfica de autores locais que se debruçaram sobre a história do bairro da Ribeira, em Natal – onde se situa a referida praça –, além de documentos de época, como periódicos em circulação na cidade no período estudado e relatórios e mensagens oficiais de governo.

PALAVRAS-CHAVE: complexo ferroviário, espaço público, intervenções urbanas

ABSTRACT

The elites from Natal at the beginning of the 20th century intended through speeches and actions to modify the image of the city, endowing it of codes and mechanisms that reflected the modernity of their ideals. The railroad is implanted in this context and becomes Natal's new entrance door. The goal of this article is, thus, to comprehend how the implantation of Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz rail park strengthens the centrality condition of Republic Square, at Ribeira neighborhood, turning it into an object of systematic interventions in the subsequent years. The methodological procedure consisted of bibliographical revision about the local authors that studied the history of Ribeira – where the mentioned square locates -, and the study of historical documents such as newspapers and Government messages and reports.

KEY-WORDS: rail complex, public space, urban interventions

RESUMEN

Las elites de Natal a principios del siglo XX han buscado a través de sus discursos y acciones cambiar la imagen de la ciudad, dándole los códigos y mecanismos que reflejan la modernidad de sus ideales. El ferrocarril se encuentra en este contexto y se convierte en una nueva puerta de entrada a la ciudad. El propósito de este artículo es entender cómo la implementación del complejo ferroviario del ferrocarril de Natal a Nova Cruz refuerza la condición de centralidad de la Plaza de la República, en el distrito de Ribeira, que es objeto de intervenciones sistemáticas en los años siguientes. Fue utilizado como procedimiento metodológico una revisión de la literatura de autores locales que han estudiado la historia del barrio de Ribeira, en Natal - en que la que dicha plaza se encuentra - además de los documentos históricos, tales como revistas de circulación en la ciudad durante el período de estudio y informes y mensajes oficiales del gobierno.

PALABRAS-CLAVE: complejo ferroviario, espacio público, intervenciones urbanas

1 INTRODUÇÃO

As elites de Natal nas últimas décadas do século XIX reivindicavam, a partir de seus discursos, melhorias urbanas que refletissem a condição moderna que almejavam. Espaços insalubres e de má aparência e a ausência de códigos “modernos” são combatidos veementemente nos órgãos da imprensa local. Essa condição resultaria na mobilização de esforços políticos no sentido de angariar recursos para os melhoramentos da cidade. Em Natal, o espaço que refletia a centralidade passava a ser aquele por onde chegavam os visitantes: a praça da estação de trem – complexo ferroviário da Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz, construído em 1881 – então denominada Praça da República.

Tomando como ponto de partida essas acepções, o presente trabalho tem como objetivo compreender como a implantação desse mecanismo – o complexo ferroviário acima citado – reforça a condição de centralidade da Praça da República tornando-a objeto de intervenções sistemáticas nos primeiros anos do século XX. Utilizou-se como procedimento metodológico a revisão bibliográfica de autores locais que se debruçaram sobre a história do bairro da Ribeira, em Natal – onde se situa a referida praça –, além de documentos de época, como periódicos em circulação na cidade no período estudado e relatórios e mensagens oficiais de governo. Cabe frisar que este estudo é fruto das inquietações e pesquisas que vêm sendo empreendidas na última década pelo Grupo de Pesquisa “História da Cidade, do Território e do Urbanismo” (HCURB-UFRN), do qual o autor é membro pesquisador.

2 LODO E MIASMAS: OS PROBLEMAS URBANOS DO ALAGADIÇO DA RIBEIRA

Natal em fins do século XIX ainda apresentava um desenvolvimento incipiente em relação às outras capitais das províncias vizinhas¹. Isso se refletia nos espaços da cidade. Carentes de intervenções e apresentando um caráter descuidado e provinciano, as principais praças e logradouros eram objeto de discussão nos discursos das elites, que reivindicavam uma ação enérgica por parte dos poderes públicos no intuito de reverter a situação. O periódico “O Caixeiro”, descreve a cidade no ano de 1892 como “pobre e pequena” e de edificação “irregular e “mesquinha”. Nesse artigo, tanto a iluminação rudimentar – “feita por verdadeiras lamparinas” – como as praças – classificadas como “tristes” – são objeto de crítica. O interlocutor fala a partir da perspectiva de um visitante que chega à cidade e que, aos poucos, começa a formar as suas impressões.

Quem chega ao porto do Natal recebe a principio a impressão menos má de 3 ou 4 grandes edifícios, que emergem na cidade alta, de entre a cazaría² chata e reles; aquelles cazarões embora não sejam nenhum palacio, sempre dão ao conjunto uma perspectiva relativamente agradável. Mas, logo que o visitante baixa os olhos para o desembarque, julga-se n’alguma aldeia marítima do Congo: o aspecto do caes é de desanimar, de entristecer. – Fundos de quintaes, decorados de pequenas latrinas ignobeis, feitas de velhas tabuas de pinho mal unidas, deixando perceber lá dentro vultos indiscretos agachados; um alinhamento *a la diable* onde não se encontram dois predios que coincidam... uma vergonha! Entretanto, corresse um cordão de casas desde a Alfandega ao Canto da Ribeira, numa extensão que não tem talvez 300 metros; fizessem avançar ou recuar as casas, obrigando os proprietários a fazerem uma rua de 40 a 50 palmos, com um renque de arvoredos e bancos toscos a sua sombra; dispusessem meia duzia de

¹ Reflexo, sobretudo, da carência em investimento nas redes técnicas de transporte como as ferrovias Cf. TEIXEIRA, Rubenilson Brazão. *Da Cidade de Deus à Cidade dos Homens: a secularização do uso, da forma e da função urbana*. Natal: EDUFRN, 2009.

² A ortografia e pontuação das citações deste trabalho foram mantidas de acordo com os documentos originais, inclusive os eventuais erros tipográficos e de redação desde que esses não comprometam o entendimento do texto.



Kiosques entre as arvores: e que bello passeio não ficaria alli, na frescura das brisas matinaes, ou ao esplendor dos nossos occasos fulvos de zona tropical, discortinando-se todo o movimento do porto?! (O CAIXEIRO, 1892a, p. 01, grifos do autor)³.

A percepção dos visitantes sobre a urbe irá no decorrer das primeiras décadas do século XX ocupar um lugar de destaque nas preocupações intervencionistas: era preciso criar um espaço que fosse o cartão de visitas da cidade. Onde os visitantes que desembarcassem pudessem constatar o grau de desenvolvimento de Natal. Nesse local estariam localizados os principais equipamentos urbanos, bem como, um jardim que aformoseasse e emoldurasse a primeira impressão que um visitante tivesse ao chegar. O local, por ser onde se situava a estação da Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz, não poderia deixar de ser outro: a então Praça da República. Com a chegada dos trilhos a Natal em 1881, a estação ferroviária passava a ser a “nova porta de entrada”, uma vez que a maioria dos fluxos, seja de mercadorias, seja de pessoas, passou a ser efetivado pela estrada de ferro. A estação consistia a conexão entre Natal e a principal artéria de transporte da província, a praça – sobrepunhando a sua importância meramente local – se materializaria como o lugar responsável pela “concretização intra-urbana da integração da cidade com a região e com o mundo” (RODRIGUES, 2006, p. 122). Portanto, a estação, depois de inaugurada, se torna o elemento congregador do espaço intra-urbano da cidade de então: os novos equipamentos, o comércio, os serviços, assim como os novos símbolos “civilizatórios” da sociedade natalense passariam a ser edificados ao seu redor.

O espaço do charco, ou alagadiço da Praça da República é objeto de um aterro parcial no sítio destinado a abrigar o parque ferroviário da E.F. Natal - Nova Cruz. O aterro posteriormente reclamado seria aquele referente à área em frente à estação, que continuaria alagada. Os primeiros estudos realizados para instalação da estação acontecem em 1878 na época em que a companhia responsável pela construção da via férrea era a *Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company* e o aterro inicialmente não havia sido planejado (RODRIGUES, 2006). Esses estudos determinavam que os trilhos passariam por cima do chamado Cais do Salgado – muro de arrimo construído entre o Rio Potengi e o alagadiço – e terminariam nas proximidades da Alfândega, permanecendo ainda o charco que, posteriormente, seria aterrado. Entretanto, essa proposta não é levada adiante. No ano 1881 – ano também da inauguração das atividades da via férrea – é iniciada a construção de “um aterro de 70 mil metros quadrados sobre o alagadiço, agora área da marinha, para conseguir-se o espaço necessário ao parque ferroviário, com edifícios destinados aos vagões, mercadorias, locomotivas, carpintaria, oficinas de máquina e casa de fundição” (RODRIGUES, 2006, p. 127).

³ É interessante notar o lento progresso e desenvolvimento urbano vivenciado por Natal ao longo do século XIX. O relato acima transcrito de fins do século (1892) se assemelha consideravelmente ao relato do inglês Henry Koster, quando esteve na cidade em 1810.

Figura 01 – Mapa do Rio Grande do Norte em 1904



Fonte: Almanaque Brasileiro Garnier, 1904, Rio de Janeiro. Acervo do Centro Norte-Riograndense de Documentação. Nota: Destaque para o traçado da ferrovia de Natal a Nova Cruz e do possível traçado para a ferrovia Natal – Ceará-Mirim (linha contínua preta na extremidade direita do mapa).

Dessa forma, o espaço ocupado pelos equipamentos se torna uma nova fronteira para a cidade. No entanto, apesar da instalação do complexo, a área frontal, correspondente à Praça da República, continua a ser objeto de constantes reclamações. O historiador Raimundo Arrais (2009) afirma que o processo intervencionista pelo qual passaria a Praça da República exemplifica o fato de que as realizações urbanísticas devem ser tomadas “como uma expressão visual dos valores de uma classe social” (ARRAIS, 2009, p. 163). Na Natal do início do século XX, a sociedade – leia-se, as elites – se sentia moderna, mas ainda estava atrelada aos códigos considerados “coloniais”, portanto, atrasados. Os sinais do progresso, posteriores, são uma materialização espacial desse sentimento e aparece mesmo que em pequena escala, gradualmente, nos novos equipamentos urbanos, nos meios de transportes e no estilo das edificações.

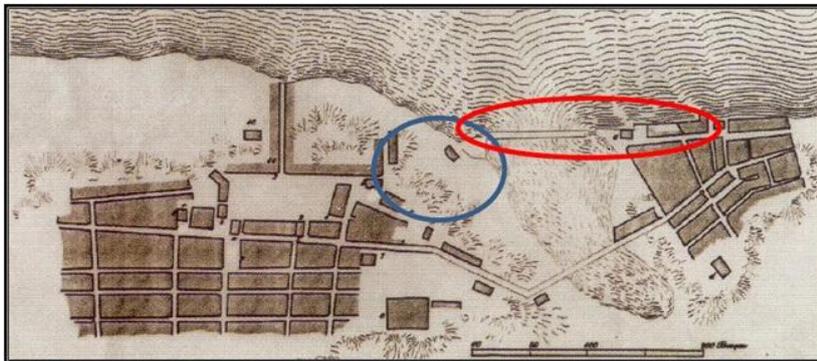
O primeiro esforço significativo nesse sentido estava na obra de melhoramento e aformoseamento da Praça da República, classificada como “a obra urbanística de maior significado da primeira década do século” (ARRAIS, 2009, p. 164). No entanto, até o ano de 1892 nada ainda havia sido feito. “O Caixeiro”, em mais uma de suas reportagens denunciativas reiterava as singularidades “pitorescas” e “bucólicas” da praça que, por não apresentar um aterro e um sistema de drenagem eficiente, até então constituía local de descanso para “jumentos” e “suínos”. A reportagem ao reclamar medidas básicas de intervenção urbana defendia que se realizadas, o logradouro passaria a ser uma praça de “primeira ordem”.

A depressão do terreno, já em parte minorada pelas *patrióticas* e *economicas* comissões de socorros, precisa ainda de considerável aterro, e de um systema de esgotos regulares e promptos; mas Roma não se fez num só dia e a perseverança no trabalho tem eliminado obstáculos naturaes reputados insuperaveis. Se a Hollanda há seculos que luta com o mar, *empurrando-o* para lá, não é muito que a Potyguarania ponha para fora de uma praça publica uma nesga de maré. Não temos plano nenhum a offerecer para o aformoseamento da *Praça da Republica*, fique isto aos competentes. [...] faça-se alli qualquer couza, mas faça-se logo. O que está não abona a nossa civilisação; quem quer que chegue a esta cidade ha de estranhar a nossa falta de gosto, conservando desaproveitado alagoado de chuva e da maré, servindo de

pasto de animais (contra as posturas da Intendencia) e escripturado por varias (O CAIXEIRO, 1892b, grifos do autor).

A importância das intervenções na Praça da República eram tão urgentes que em uma reportagem do periódico “A República”, de 15 de abril de 1896, é feito um contraponto entre o projeto de aformoseamento da Praça André de Albuquerque – localizada na Cidade Alta e marco zero da ocupação da cidade – e a falta de iniciativas do tipo na Praça da República. Ou seja, se estavam sendo investidas somas no melhoramento de outras praças e logradouros da cidade, parte desses investimentos deveria ser destinada à intervenção da praça da estação ferroviária. Além da urgência do aterro e embelezamento, o charco formado na praça era recorrentemente apontado também como foco de doenças, por abrigar águas paradas que liberavam, na cultura da época, “miasmas”, que podiam ser causas de epidemias (TEIXEIRA, 2009, p. 300).

Figura 02 – Natal em 1864



Fonte: MIRANDA, João Maurício. 1999.

Nota: Marcações feitas pelo autor. Pode-se ver o Cais do Salgado (em vermelho) e a área que seria aterrada para dar lugar ao parque ferroviário da E. F. Natal a Nova Cruz (em azul), em 1881. Em frente ao parque, observa-se o braço do rio que alagava nos períodos de cheia a Praça da República.

3 O PARQUE FERROVIÁRIO E A CONSTRUÇÃO DA PRAÇA AUGUSTO SEVERO: UMA NOVA PORTA DE ENTRADA PARA A CIDADE

Até o ano de 1901 nada havia sido efetivamente realizado e a chegada de mais um inverno piorava a situação, com a formação de alagadiços. Para piorar, a falta de educação da população, a partir do depósito de lixo e dejetos nas valas que drenavam as águas pluviais, tornava a situação ainda mais crítica (A REPUBLICA, 1901, p. 01). Ruas e logradouros adjacentes, tais como o largo do Bom Jesus e as ruas de Santo Amaro e da Campina, se tornavam “inabitáveis”, como eram descritos nesses períodos por alguns periódicos. Entre esses argumentos, os jornais em circulação chegavam a citar o fato de que uma intervenção na Praça da República significaria um beneficiamento das próprias elites políticas e intelectuais, já que ou residiam ou se hospedavam em suas adjacências.

Em frente à Estação central da Estrada de Ferro de Natal à Nova Cruz; (as casas do actual governador do Estado Dr. Pedro Velho, e do governador eleito dr. Chaves Filho); próximo ao porto de desembarque, - e no ponto principal que liga os dous bairros desta capital, a Praça da Republica, cercada por outros edifícios importantes e pelas encostas dos morros que formão uma perspectiva agradável, - parece destinada para servir de um centro de recreio, se nella se fizessem os necessários serviços de aterro e arborisação, que se impõem como uma necessidade publica urgentissima. No entanto, peza-nos dizel-o: a

Praça da Republica é actualmente um charco, um pântano, um receptáculo das águas pútridas que alli vão ter dos diferentes pontos da cidade. Sabemos que a Intendencia não pode fazer o serviço que precisa a Praça da Republica, mas ahi está o Congresso funcionando, e não será mais esta despesa tão necessária que há de determinar a impossibilidade da continuação da estabilidade e manutenção da organização do Estado. Aterre-se aquelle pântano, que é tambem prejudicial a salubridade publica; faça-se alli senão os grandes embellezamentos a que se presta a Praça da Republica – ao menos torne-se aquelle largo e vasto terreno capaz de transitar-se – arborizado, onde á fresca sombra das palmeiras e outros naturaes do Brazil, possuem alli os estrangeiros e nacionaes encontrar abrigo aos ardores do sol, nesse tranzito fatigante entre a Ribeira e a Cidade Alta. Ninguem mais do que os srs. drs. Governadores que alli moram, ninguém mais do que os srs. deputados que estão hospedados no Hotel Vitterbino sito naquella Praça – pode calcular e medir a urgente precisão de melhorar já e já as péssimas, - tristes mesmo – condições daquella parte da cidade (CALÇAMENTO, 1895, p. 01).

Além de representar uma nova centralidade na cidade, bem como, a sua nova porta de entrada, o aterro da Praça da República consistiria – junto com a posterior pavimentação da Avenida Junqueira Aires – a comunicação entre os dois bairros que compunham Natal à época: a Ribeira e a Cidade Alta. Por volta do ano de 1895, calcula-se que a Ribeira possuía cerca de 500 casas, enquanto que a Cidade Alta apresentava cerca de 1500 (CALÇAMENTO, 1895). E em virtude da separação ocasionada pelo alagadiço, os dois bairros quase que funcionavam como núcleos à parte, o que alimentou uma rixa entre as suas populações, denominadas, respectivamente, de Canguleiros e Xarias⁴. Até então a Praça da República – que após os serviços de melhoramento receberia a denominação de Praça Augusto Severo – estabelecia a comunicação entre os bairros de maneira muito precária. Câmara Cascudo descreve essa comunicação da seguinte maneira: “logo adiante da estação da Estrada de Ferro, na praça Augusto Severo, a corrente d’água era viva, obrigando a existência de uma ponte, simples tronco de árvore, transposto em equilíbrio instável” (1999 [1946], p. 150). A falta da pavimentação da Avenida Junqueira Aires era também apontada como um transtorno para a comunicação entre os dois bairros.

Precisa de indispensável reforma o desta cidade que liga os dous bairros, principalmente a começar do Atheneu até a casa da typographia da “Republica”. Alem de todo desbaratado este calçamento, - entre o escriptorio da fabrica de tecidos e a estação da estrada de ferro, - quando chove é inundado pelas águas que descem arrastando grande areal que derrama sobre o calçamento, difficultando muito a passagem dos tranzeuntes na quadra invernos. [...] Esse serviço é de muita necessidade publica e interessa a todos (CALÇAMENTO, 1895, p. 01).

A condição precária, portanto, dificultava até mesmo o acesso e o desembarque da estação à cidade, uma vez que as águas se estagnavam em frente a esse edifício. A situação da Praça da República apenas seria revertida no ano de 1904, durante o término do primeiro governo de Alberto Maranhão. O governador contrata o arquiteto Herculano Ramos – que também projetaria o Teatro Carlos Gomes e o edifício do Congresso – em junho do referido ano para a elaboração do projeto. No ajardinamento, da praça que passaria a se chamar Augusto Severo⁵, foi despendida a quantia de 62:446\$861, porém o suficiente uma vez que “o lameiro desapareceu” (CASCUDO, 1999 [1946], p. 154).

No processo do aterro, o “lodo salgado” foi substituído por “toneladas de areia alva dos morros”. No ajardinamento foram transpostas, por coordenação de Ramos, diversas árvores adultas para compor o ambiente sombreado que se pretendia. Durante as obras foram utilizados recursos federais destinados ao combate das secas. A mão-de-obra utilizada foi a

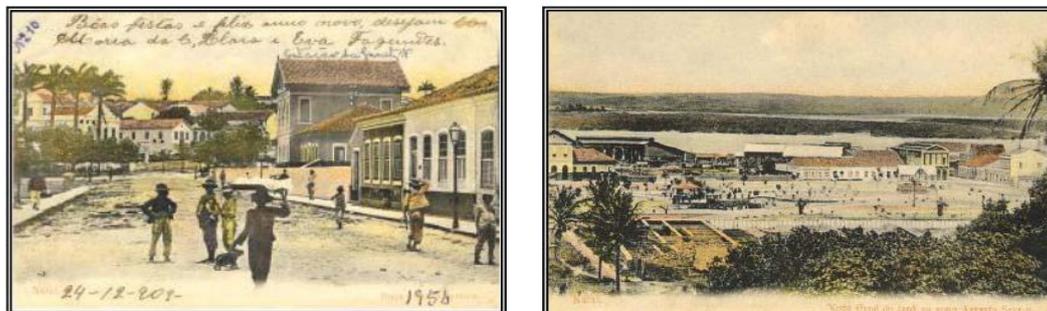
⁴ Para maiores detalhes Cf. CASCUDO, Luis da Câmara. História da Cidade do Natal. IHGRN, 1999.

⁵ Irmão do governador Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, morto em um acidente aéreo com o dirigível PAX, em Paris, no ano de 1902.

dos retirantes que se acumulavam na cidade – cerca de 15.647, segundo Cascudo (1999 [1946], p. 153). O emprego dos recursos das obras contra as secas e dos retirantes eram justificados pelos governantes como uma saída dupla ao problema de sua presença na cidade, uma vez que esses seriam remunerados pelo trabalho efetuado, ao mesmo tempo em que não se tornavam ociosos, enquanto que concomitantemente era resolvido o problema do alagadiço da praça (SIMONINI, 2010). Em discurso proferido perante a Assembleia Legislativa do Estado, em 1903, Alberto Maranhão defendia essa prática ao afirmar que “é necessário socorrer os famintos, mas aproveitando os indigentes validos para o serviço em trabalhos uteis, evitando-se assim a vadiagem prejudicial e desmoralizadora. [...]” (A REPUBLICA, 1903, p. 01).

Como os retirantes eram vistos como elemento de desordem, o seu emprego nas obras também consistia um meio de concretizar o ideal elitista de urbe civilizada (FERREIRA, 2006). Apesar dessa justificativa, o emprego desses recursos – inicialmente destinados à solução do problema no interior – e da mão-de-obra flagelada⁶ gerou diversas críticas dos jornais da oposição, como o “Diario do Natal” e o “Commercio de Mossoró” (RODRIGUES, 2006). O aterro e o ajardinamento da Praça Augusto Severo é finalmente inaugurado no ano de 1905. A praça passava a contar com jardins e era dividida por um canal, por onde ainda circulavam águas provenientes das marés, embora agora devidamente controladas. O novo cenário de entrada da cidade para os passageiros e visitantes que chegavam pela estação ferroviária, passou a ser o tema recorrente dos cartões-postais que ilustravam a cidade do Natal. Firmava-se, destarte, o “complexo estação-jardim”, tão comumente presente nas grandes capitais brasileiras e mundiais.

Figuras 03 e 04 – Cartões postais de Natal, onde se pode ver a estação da E. F. Natal a Nova Cruz, e a Praça Augusto Severo.



Fonte: GALVÃO, 2005.

A boa imagem já pode ser constatada durante a visita do então presidente eleito Afonso Pena a Natal. Em matéria do dia 20 de julho de 1906, o periódico “A República”, transcrevendo parte do relato publicado no jornal “A Tribuna”, do Rio de Janeiro, por um jornalista dessa mesma folha, relatava as seguintes impressões:

Natal é pequena, alegre, levantada, como a maioria das cidades de nossa terra, em terreno accidentado. No entanto, não tem nada semelhante a muitas que já temos visto. Tem um certo quê de particular, de muito seu. Outra coisa que impressiona logo o visitante é o espírito de reforma material por que ella passa, acompanhando o desenvolvimento geral da Republica. Tem praças ajardinadas adoravelmente floridas, ruas largas, bem calçadas, e avenidas arborizadas. As edificações são, porém, ainda acanhadas, mas asseadas e de boa apparencia (A REPUBLICA, 1906a, p. 02).

⁶ Para maiores detalhes, Cf. FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George A. F. Os “indesejáveis” na cidade: as representações do retirante da seca (Natal, 1890-1930). In: _____. (Org.). *Surge et Ambula*. Natal: EDUFRRN, 2006. p. 45-68.

Após a regulamentação do aterro e do ajardinamento da praça, são consolidados em seus arredores alguns dos principais edifícios da cidade, seguindo a lógica já estabelecida pela estação. Em 1903, o governador Alberto Maranhão já afirmava o adiantamento nas obras do teatro, em concomitância com o ajardinamento: “Acha-se quasi concluído o ‘Theatro Carlos Gomes’ [...]. Para decoração e scenographia do theatro firmei contracto com o conhecido profissinal, dr. Herculano Ramos” (A REPUBLICA, 1903a, p. 01). O Teatro Carlos Gomes, cuja obra foi iniciada em 1898 e concluída em 1904 – apesar de passar por uma total reformulação em 1912⁷ –, “polarizava no outro extremo da praça o centro das atenções de quem chegava de trem” (RODRIGUES, 2006, p. 135). Ou seja, sua conformação estava em total concordância com o aspecto da praça e da estação que constituíam a nova porta de entrada.

Outras melhorias seguem a inauguração do teatro. Entre elas, a iluminação a gás acetileno, realizada em 1905. No entanto, como afirma Raimundo Arrais (2009), para que o jardim de fato exercesse a função de “local de passeio e exibição burguesa”, ainda faltava um elemento indispensável que atestasse o grau de civilização da população natalense: a energia elétrica. Embora funcionasse na fábrica de tecido do industrial Juvino Barreto desde 1892, a energia elétrica apenas é implantada em Natal no segundo governo de Alberto Maranhão, em 1911 (ARRAIS, 2009, p. 165).

Concomitante a esses melhoramentos são instalados também na praça o Grupo Escolar Augusto Severo, ao lado do teatro, em 1907 e a Escola Doméstica, em 1914. A face oriental da praça, de frente para a estação, é determinada por esses prédios públicos relacionados à educação e compõem a primeira vista de quem chega à cidade. O espaço público, antes protagonizado pelos prédios religiosos, era dessacralizado pelas instituições de ensino e a estação (RODRIGUES, 2006, p. 135).

Outros importantes estabelecimentos também se situavam na praça, tais como os principais hotéis da cidade – o Internacional, o Hotel dos Leões, o Viterbino, o do Comércio e o Avenida – , além de outro dos principais equipamentos de lazer juntamente com o teatro, o cinema Polytheama, inaugurado também em 1911 (ARRAIS, 2009, p. 168). Muitos estabelecimentos comerciais também são atraídos, tais como “o magazine Paris em Natal, a firma de Omar Medeiros e o loja de Lira Oliveira & Cia.” (MOURA, 1986, p. 222 apud RODRIGUES, 2006, p. 136).

Figuras 05 – Teatro Carlos Gomes (1912)



Fonte: CAMARA, Amphilóquio. Scenários norte-riograndenses, 1923. Rio de Janeiro: Editora “O Norte”.

Figuras 06 – Estátua de Augusto Severo



Fonte: CAMARA, Amphilóquio. Scenários norte-riograndenses, 1923. Rio de Janeiro: Editora “O Norte”.

⁷ Hoje denominado Teatro Alberto Maranhão.

Figuras 07 – Estação e linha de bonde na praça.



Fonte: Acervo do Centro de Documentação Norteriograndenses, no Rio de Janeiro.

Figuras 08 – Grupo Escolar Augusto Severo



Fonte: CAMARA, Amphilóquio. *Scenários norteriograndenses*, 1923. Rio de Janeiro: Editora “O Norte”.

Ainda se situava na praça, ao lado da estação, a residência e indústria da família Barreto. A integração da estação com o transporte intra-urbano dos bondes se concretiza em 1908, pela inauguração da primeira linha, ainda de tração animal, instalada pela Companhia Ferro Carril. Três anos depois, em 1911, os bondes de tração animal são substituídos pelos elétricos, que passaram a abranger uma maior área da cidade. A concessão do serviço de bonde muda de direção em 1913, assumindo a Empresa Tração Força e Luz Elétrica de Natal, “que continua expandindo o serviço, de modo que em 1915 o bonde alcança Areia Preta, a praia elegante da cidade” (ARRAIS, 2009, p. 173). Todos os caminhos partem e convergem para a Praça da estação ferroviária, onde há a ligação entre transporte intra e interurbanos.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ações sistemáticas empreendidas durante as duas primeiras décadas do século XX no espaço alagadiço denominado Praça da República – que sofria com a inundações constantes devido ao regime das marés no Rio Potengi – são definidoras de uma nova imagem urbana para a capital potiguar. As intervenções são norteadas, sobretudo, por dois fatores primordiais: a instalação do complexo ferroviário da E. F. Natal a Nova Cruz (*Great Western*) e o fato de ser o ponto de convergência da Avenida Junqueira Aires que então interligava os dois bairros de Natal (Ribeira e Cidade Alta).

Renomeada Praça Augusto Severo – e mais conhecida comumente nos dias atuais como “Largo do TAM” (Teatro Alberto Maranhão) – esse espaço ainda desempenha uma função central no contexto urbano de Natal, bem como, ainda representa simbolicamente a cidade no imaginário coletivo da população natalense. A importância que o espaço da praça ainda exerce – tanto que nos últimos anos foi objeto de intervenções por parte da Prefeitura no sentido de recuperar algumas de suas características originais – apenas reforça o papel que a sua remodelação representou para a Natal do início do século XX.

A partir dos melhoramentos, a Praça Augusto Severo e a estação de trem se tornam o local das principais cerimônias cívicas e militares do Rio Grande do Norte no início do século XX. Um exemplo disso é a decoração da estação da *Great Western* para receber o Presidente Afonso Pena em 1906, que vinha à cidade inaugurar o primeiro trecho de outra ferrovia, a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, interligando a capital à cidade de Ceará-Mirim (A



REPUBLICA, 1906b, p. 01). Não apenas a estação, mas a praça também é decorada, refletindo, assim, a vinculação que ambos os espaços passam a desempenhar: a nova porta de entrada da cidade de Natal e do Rio Grande do Norte.

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa concedida, ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGAU-UFRN) e ao Grupo de Pesquisa “História da Cidade, do Território e do Urbanismo” (HCUrb).

REFERÊNCIAS

- A REPUBLICA, Natal, ano 11, 26 abr. 1901.
- A REPUBLICA, Natal, ano 13, 10 jul. 1903a.
- A REPUBLICA, Natal, ano 13, 15 jul. 1903b.
- A REPUBLICA, Natal, ano 16, 20 jul. 1906a.
- ARRAIS, Raimundo. O mundo avança! Os caminhos do Progresso na cidade do Natal no início do século XX. In: BUENO, Almir de Carvalho (Org.) *Revisitando a história do Rio Grande do Norte*. Natal: EDUFRN, 2009.
- CALÇAMENTO. *O Nortista*, Natal, n.176, ano 4, 30 mar. 1895.
- CÂMARA, Amphilóquio. *Scenários norte-riograndenses*. Rio de Janeiro: O Norte, 1923.
- CASCUDO, Câmara. (1947). *História da Cidade do Natal*. 3. ed. Natal: IHGRN, 1999.
- FERREIRA, Angela Lúcia A., DANTAS, George Alexandre F. (Org.). *Surge et Ambula: a construção de uma cidade moderna, Natal (1890-1940)*. Natal: EDUFRN, 2006.
- GALVÃO, Claudio Augusto Pinto. *100 anos de arte e cultura: Theatro Carlos Gomes, Teatro Alberto Maranhão*. Natal: Fundação José Augusto, 2005.
- MIRANDA, João Maurício Fernandes. *Evolução Urbana de Natal em 400 Anos. 1599-1999*. Coleção Natal 400 anos. Volume VII. Natal: Governo do Estado do Rio Grande do Norte, Prefeitura do Natal, 1999.
- O CAIXEIRO, Natal, 23 nov. 1892a.
- O CAIXEIRO, Natal, 26 out. 1892b.
- RIO GRANDE DO NORTE. Falla com que o exm. sr. dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho abriu a sessão da vigésima legislatura da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 13 de julho de 1874. Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1874
- RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação (1820-1920)*. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.
- TEIXEIRA, Rubenilson Brazão. *Da Cidade de Deus à Cidade dos Homens: a secularização do uso, da forma e da função urbana*. Natal: EDUFRN, 2009.
- SIMONINI, Yuri. *Ribeira, técnica versus natureza: Transformações em prol de um projeto de modernização (1860 – 1932)*. 2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2010.