



A Ribeira “Systematizada”: análise das transformações da forma urbana da cidade baixa de Natal (1868-1945)

George Alexandre Ferreira Dantas, Ana Beatriz Targino Campos de Azevedo, Julia Dias

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Departamento de Arquitetura, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte

UFRN, Campus Universitário Lagoa Nova, Centro de Tecnologia, CEP 59078-970, caixa postal 1524; telefone (84)3215-3721
georgeafdantas@ct.ufrn.br, anabeatriz.targino@ufrn.abea.arq.br, julia.dias@ufrn.abea.arq.br

Resumo

O Plano Geral de Sistematização, elaborado pelo arquiteto Giacomo Palumbo, entre 1929 e 1930, durante a gestão do prefeito e engenheiro Omar O’Grady, foi um importante ponto de inflexão nos debates e no processo de modernização urbana de Natal nas primeiras décadas do século XX. Articulou várias ações e planos anteriores, a partir da lógica de um “master plan”, prevendo áreas de expansão, novos bairros e reorganização territorial dos dois bairros originais: a Cidade Alta e a Ribeira (o bairro portuário e comercial, a cidade baixa). Contudo, o que ficou do Plano? O que foi realizado? Além da criação de uma segunda ligação entre os dois bairros (com o prolongamento da avenida Rio Branco), da construção de parte do boulevard de contorno e o desenho urbano de canteiros e calçadas arborizadas para a Cidade Nova (os bairros de Petrópolis e Tirol), realizados nos anos seguintes, as propostas de reforma para a Ribeira (com demolições, retificações e expansões) foram as mais ambiciosas concretizadas. O objetivo deste artigo é analisar as transformações na forma e paisagem urbanas por que a Ribeira passou a partir do Plano Geral de Palumbo. Considerando as poucas peças gráficas restantes do plano, assim como a escassa iconografia e documentação dos arquivos de Natal, buscamos, por meio de uma metodologia de análise gráfica, reconstruir o processo de transformação do bairro da Ribeira. Para tanto, cruzamos os fragmentos cartográficos do final do século XIX, os levantamentos topográficos, cartas de aforamento, os contratos e matérias jornalísticas, as fotografias, com a historiografia urbana e urbanística mais recente, buscando compreender o que permaneceu da estrutura morfológica dos séculos anteriores e o que foi alterado a partir do Plano. Assim, analisamos inicialmente o ciclo de transformações importantes que foram articuladas entre, grosso modo, 1870 e 1920, a partir da abertura de linhas férreas, instalação de pátios ferroviários e obras do porto, comparando os levantamentos técnicos mais pontuais ao esquema gráfico da cidade presente no Atlas do Império do Brasil (1868). Depois, analisamos a cidade documentada nos anos 1920, comparando dados demográfico-sanitários, fotografias e memórias ao primeiro grande e extensivo levantamento topográfico-cadastral de Natal, realizado pelo engenheiro Henrique de Novas em 1924. Essa base é fundamental para entender o alcance das reformas propostas pelo *master plan* de Giacomo Palumbo, como se discute na terceira parte. Por fim, comparamos e discutimos a cidade resultante, à luz do levantamento do Serviço Geográfico do Exército, de 1945. Esse conjunto gráfico antigo foi normalizado e balizado (com aproximações georreferenciadas, corrigindo dentro do possível as distorções dos mapas históricos) pelo levantamento aerofotogramétrico mais recente e digitalizado, de 2006. Dessa forma, a análise gráfica detalhada, cruzando fontes históricas diversas a partir da leitura e problematização das peças cartográficas, permitiu assim entender o processo



de construção da histórica cidade baixa (hoje quase toda abrangida pela poligonal de tombamento do IPHAN/RN). Impulsionada pelo comércio e atividades portuárias desde o século XVIII, a configuração da forma e paisagem urbanas da Ribeira “systematizada” é antes de mais um resultado das ações urbanísticas do século XX.

Palavras-chave

cartografia histórica, urbanismo, Giacomo Palumbo, análise iconográfica, representações.

Introdução

O plano Geral de Sistematização, elaborado pelo arquiteto greco-italiano Giacomo Palumbo entre 1929 e 1930 para Natal, se tornaria um importante ponto de inflexão nos debates e no processo de modernização urbana por que a cidade vinha passando desde o início do século XX. Por um lado, consolida as diretrizes das resoluções da intendência municipal que estabeleceram a expansão urbana da Cidade Nova entre 1901 e 1904, e os estudos técnicos desenvolvidos pela equipe chefiada pelo engenheiro Henrique de Novaes, em 1924; por outro, no âmbito da administração municipal do engenheiro Omar O’Grady, cujas iniciativas de modernização administrativa haviam impactado significativamente a estrutura de gestão urbana desde 1924, o Plano serviria como um sumário das importantes ações realizadas até então e, mais importante, apontaria novos caminhos para o crescimento urbano nas décadas seguintes (Cf. Dantas, 2003; Ferreira et al., 2008).

Exposto com grande publicidade em fins de 1929, na sede da Prefeitura Municipal de Natal, antes ainda da conclusão de todos os desenhos, o Plano serviria de mote para várias discussões sobre o crescimento futuro, excitando as imaginações sobre as noções de progresso e de modernidade e estabelecendo bases, pretendia-se, para uma nova etapa de expansão urbana e ordenamento territorial (Cf. Dantas, 1998). Além do novo bairro comercial, elemento mais vistoso graficamente da imensa planta aquarelada do *Master Plan*, com sua grande praça circular central e avenidas radiais, conectando-a ao chamado *boulevard* de contorno, o arquiteto Palumbo daria especial atenção à trama urbana consolidada da cidade existente, em especial os bairros da Ribeira, Cidade Alta e Alecrim.

Como deixaria registrado em entrevista ao Jornal A República, ainda em 1929, quando da primeira visita oficial a Natal, diria:

Em urbanismo, clássico e moderno, (...) a cidade deve ter do ponto de vista teórico duas partes bem distintas, ou melhor, uma parte baixa e outra alta.

Naquela, deve ficar localizado o comércio e nesta o bairro de residência particular.



Ora, Natal, apesar de certas irregularidades e de alguns ligeiros defeitos naturais, satisfaz as exigências gerais desse quadro esquemático de urbanismo teórico (Palumbo, 1929).

O esquematismo auto-reconhecido da leitura inicial apresenta contudo várias camadas de significados. Remete-se, por exemplo, à concepção de cidade ideal do urbanismo clássico, oriunda do Renascimento, em que a construção em dois níveis, a proximidade ao mar ou às margens de um rio – Natal satisfaria as duas condições –, eram algumas das exigências para a sua consecução (Garin, 1982, p.49). O problema, em Natal, estava na dificuldade de comunicação e circulação entre as duas partes (Cidade Alta, a parte alta, e a Ribeira, a parte baixa). Registre-se que tal problema seria enfrentado com sucesso por Palumbo. Antes, entretanto, continuamos a seguir a sua leitura da cidade:

Assim, na Ribeira deve ficar localizada toda a vida comercial da cidade e a sua parte alta, com os bairros de Petrópolis e Tirol, pode-se destinar para o corpo de habitação propriamente particular da capital.

Na Ribeira, antes de mais nada, deve-se cuidar, prevendo-se o crescimento e a importância que a cidade terá brevemente, do seu aspecto econômico – de modo que o principal problema a ser encarado pela Prefeitura deve ser o do tráfego, bem como a uniformização das ruas, que devem ser adaptadas às exigências do movimento comercial.

E, na Cidade Alta, deve-se tratar (...) de tornar aprazível e harmonioso o desenvolvimento de bairros de residência comum, tornados bairros jardins, cortados aqui e ali de parques, que façam agradável a alegria de viver.

Os edifícios públicos devem ficar situados entre essas duas partes da Cidade, mais ou menos onde estão o Palácio do Governo e a Prefeitura, muito bem localizados.

Aliás, diga-se de passagem, o primeiro é um edifício clássico bem apresentável, com uma fachada simples, a qual, com algumas modificações, poderá tornar-se um palácio de aspecto realmente simpático (Palumbo, 1929; grifos nossos).

De fato, o lugar do Plano Geral de Sistematização na história urbana e urbanística (Dantas, 1998; 2003; Ferreira et al. 2008), assim como o papel da Intendência Municipal no processo de modernização das primeiras décadas do século XX (Santos, 2018; Arrais et al. 2012) foi bem discutida na historiografia.



Ainda assim, algumas questões permaneceram. Em especial, sobre as realizações materiais do Plano. Além da criação de uma segunda ligação entre os dois bairros (com o prolongamento da avenida Rio Branco), já em 1932, da construção de parte do *boulevard* de contorno e do desenho urbano de canteiros e calçadas arborizadas para a Cidade Nova (os bairros de Petrópolis e Tirol), realizados nos anos seguintes, as propostas de reforma para a Ribeira (com demolições, retificações e expansões) foram as mais ambiciosas do Plano.

Luis da Camara Cascudo, que escreveu dois longos artigos por ocasião da exposição do Plano, perguntaria: “Mas o que será a Ribeira quando o ‘master plan’ estiver vitorioso materialmente?” (Cascudo, 1929c). Pergunta a qual se seguia longa descrição comparativa (a qual voltaremos mais a frente neste artigo) entre as soluções de Giacomo Palumbo e a cidade por que o intelectual transitava havia anos. Afinal, o que ficou do Plano? O que foi realizado?

O objetivo deste artigo é assim analisar as transformações na forma e paisagem urbanas por que a Ribeira passou a partir do Plano Geral de Sistematização de Palumbo. Considerando as poucas peças gráficas restantes do plano, assim como a escassa iconografia e documentação dos arquivos de Natal, buscamos, por meio de uma metodologia de análise gráfica, reconstruir o processo de transformação do bairro da Ribeira. Para tanto, cruzamos os fragmentos cartográficos do final do século XIX, os levantamentos topográficos, cartas de aforamento, os contratos e matérias jornalísticas, as fotografias, com a historiografia urbana e urbanística mais recente, buscando compreender o que permaneceu da estrutura morfológica dos séculos anteriores e o que foi alterado a partir do Plano.

Assim, na primeira seção do artigo, analisamos inicialmente o ciclo de transformações importantes que foram articuladas entre, grosso modo, 1870 e 1920, a partir da abertura de linhas férreas, instalação de pátios ferroviários e obras do porto, comparando os levantamentos técnicos mais pontuais ao esquema gráfico da cidade presente no Atlas do Império do Brasil (1868). Depois, na segunda seção, analisamos a cidade documentada nos anos 1920, comparando dados demográfico-sanitários, fotografias e memórias ao primeiro grande e extensivo levantamento topográfico-cadastral de Natal, realizado pelo engenheiro Henrique de Novaes em 1924. Essa base é fundamental para entender o alcance das reformas propostas pelo *master plan* de Giacomo Palumbo, como se discute na terceira seção. Por fim, comparamos e discutimos a cidade resultante, à luz do levantamento do do Serviço Geográfico do Exército, de 1945. Esse conjunto gráfico antigo foi normalizado e balizado (com aproximações georreferenciadas, corrigindo dentro do possível as distorções dos mapas históricos) pelo levantamento aerofotogramétrico mais recente e digitalizado, de 2006. Dessa forma, a análise gráfica detalhada, cruzando fontes históricas diversas a partir



da leitura e problematização das peças cartográficas, permitiu assim entender o processo de construção da histórica cidade baixa (hoje quase toda abrangida pela poligonal de tombamento do IPHAN/RN).

Entre a Ribeira no Atlas do Império e o primeiro ciclo de modernização urbana

Os dados cartográficos e demográficos de Natal para o século XIX são bastante imprecisos. Os poucos registros mostram uma população que oscila de aproximadamente 6900 habitantes em 1805 para 16000, um século depois. A representação cartográfica praticamente desapareceu depois do interesse português e holandês pelo Brasil setentrional na primeira metade do século XVII. Natal voltaria a ser representada, à exceção de desenhos muito esquemáticos (como o que aparece no *Nouvelle Géographie Universelle*, de E. Reclus, de 1878) apenas no Atlas do Império do Brasil, elaborado por Candido Mendes de Almeida como material didático de geografia e história para o Colégio Pedro II.

Ainda assim, a representação urbana de Natal presente no Atlas não foge a certos esquematismos - cujos limites precisamos lidar para discutir as possibilidades de compreensão do que era o bairro da Ribeira então, em meados do século XIX. A publicação de grande formato é datada de 1868, quatro anos após concluídos os levantamentos e a escrita do documento. A Ribeira já tinha se consolidado como bairro comercial e portuário, ao passo que a Cidade Alta era eminentemente comercial. A cidade aparece apenas com esses dois bairros, mas sabe-se que já existia ocupação urbana mais popular e precária tanto ao sul, em direção ao cemitério do Alecrim (inaugurado em 1856), que daria origem ao bairro de mesmo nome, marcadamente popular, operário, do pequeno comércio dos que chegavam e saíam em direção à Macaíba e ao sertão (não à toa, o Alecrim já seria o bairro mais populoso de Natal nos anos 1910); quanto ao norte, após a Ribeira e a lagoa do Jacó, com as ocupações populares e de atividades marginais ao porto que conformariam, depois, o bairro das Rocas.

Uma observação: definir a Ribeira como bairro portuário não implica falar em um porto de Natal. O que havia então era um conjunto de pequenos cais, trapiches e ancoradouros, sem hierarquia ou maior especialização (Jobim, 2015), que afirmavam a estrutura precária e bipartida de Natal em seus dois bairros principais. A estrutura do porto de Natal demandaria uma série de obras e intervenções que só se consolidaria com as ações sistemáticas dos anos 1920 e, finalmente, com a instituição oficial do Porto de Natal, em 1932 (Simonini, 2010).

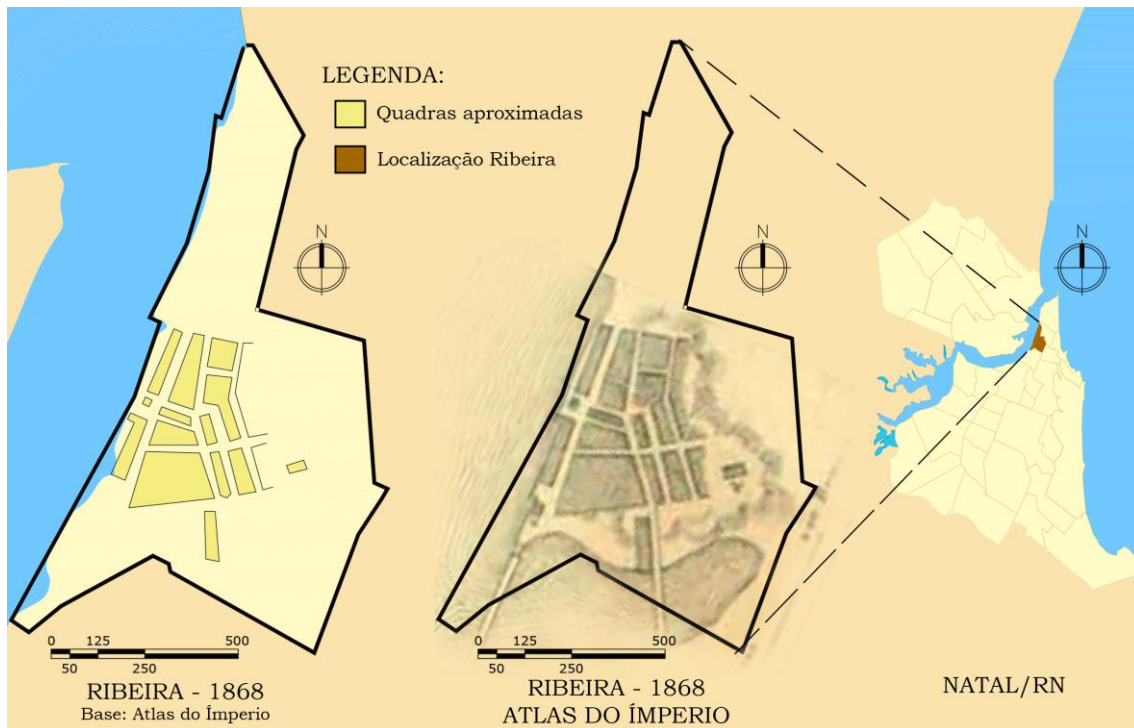


Figura 1. Localização da Ribeira, Mapas da Ribeira em 1868.
Fonte: base cartográfica - Atlas do Império, edição: pelos autores .

No Atlas, a presença mais marcante é, antes de mais nada, a Campina da Ribeira - o grande alagadiço que acompanhava o ritmo das marés e separava decisivamente os dois bairros. A ocupação da margem do rio se estendia ao norte por dois grandes conjuntos de quarteirões. Terra adentro, a representação esquemática dos quarteirões, sem distinção da divisão fundiária (e, portanto, de densidade construtiva), apenas possibilita intuir um parcelamento irregular, gerando espaços indistintos.

Essa compreensão só é possível à luz da sobreposição cartográfica com os mapas dos levantamentos ferroviários (de 1878) e com a planta topográfica e cadastral de 1924. A partir daí, é possível estabelecer correções e precisões em relação ao esquema gráfico do Atlas. Ainda em 1924, a falta de definição urbana de vários quarteirões da Ribeira é visível e mapeável. Não à toa, seriam objetivo das retificações e definições do Plano Geral de Sistematização.

A cidade documentada dos anos 1920

Os anos anteriores ao Plano Geral de Sistematização foram marcados pela urgência de intervenções higienistas e sanitaristas não só na Ribeira, mas em toda a cidade do Natal. Houve uma pressão da elite política e econômica por medidas que finalmente concretizassem as demandas pela salubridade pública da cidade (Ferreira *et al.*, 2008), conjugando melhoramentos urbanos à melhorias da saúde da população.



Na década de 1920, o bairro da Ribeira já era eminentemente comercial e de serviço, sendo, junto ao bairro de Cidade Alta, um dos mais movimentados e transitados da cidade. Além disso, possuía também uma localização geográfica estratégica, favorecendo os traslados marítimos e viários internacionais, o que ajudaria a Natal a ser reconhecida como “Caes da Europa” (Casculo, 1929 [a]). Como registraria Mario de Andrade, ao chegar em Natal em fins de 1928, nas suas viagens de turista aprendiz:

(...) mal a barca traz a gente de bordo pra escadinha do cais, sobre-se a escadinha e se está em plena ‘city’. O centro é ali mesmo, Hotel Internacional, restaurantes, barbearias, redações, bancos, casas de comércio, telégrafo. É tudo ali mesmo, na rua que a escadinha abriu no meio do arvoredo, com todos os bondes e ônibus da cidade-passando (Andrade, 1976, p. 232; registro do diário de 16.dezembro.1928)

A historiografia urbana sobre o período proporciona uma boa compreensão da progressão do contexto da Ribeira até o Master Plan de Palumbo. O Relatório da Comissão de Saneamento, elaborado em 1924, traz algumas estatísticas prediais do bairro, levantando aspectos como quantidade de habitantes permanentes e diurnos, e quantidade de prédios, rua a rua. Visto que não são definidos no texto, parte-se do pressuposto que habitantes permanentes são aqueles que moram no edifício, e os diurnos são os que exercem outras atividades, como trabalho ou lazer.

As vias com maior número de habitantes diurnos são a Rua do Commercio (atual Rua Chile), a Esplanada Silva Jardim e a Avenida Tavares de Lira, respectivamente com 436, 237 e 201 habitantes, ruas essas responsáveis por mobilizar o grande pólo econômico que era o bairro da Ribeira para a cidade. Dá-se destaque à Taváres de Lira que foi alvo de diversos melhoramentos na década anterior, empenho do governador Alberto Maranhão, além de ser um dos grande pólos do bairro.

A avenida Tavares de Lira já inteiramente desapropriada e em grande parte se reconstituindo para receber a decoração já encomendada na Europa (...), com o medalhão do senador Tavares de Lira e escudos de armas da União, do Estado e da Cidade; (...); bancos e guarnições para mobiliamento e arborização da mesma avenida (Maranhão, 1911; apud Casculo, 2008, p. 292)

Além do despontar econômico que clamava por modernizações no bairro, já haviam alguns sinais por parte da prefeitura de substituição da sua memória, registrados através das Resoluções da Intendência. Houve



uma movimentação no início do século de renomeação de ruas de nomenclatura com arranjos populares (Newhall, 1944) por novas que remetessem ao quadro político republicano. Além disso, desapropriações de casas com fins de alargamento de vias ou construção de novos edifícios também foram registrados dentre as Resoluções, provando uma mobilização de intervenções na logística da Ribeira que já era eminente.

Dando continuidade ao impulso de melhoramentos para a Ribeira, Omar O'Grady, engenheiro formado no Illinois Institute of Technology nos anos 1910, administrou a cidade do Natal como prefeito entre 1924 e 1930, período no qual iniciou diversas obras de modernização na escala urbana. Exemplos delas são instalações de fossas sépticas, melhoramento da iluminação pública, levantamento das fontes de abastecimento d'água em parceria com o engenheiro Henrique Novaes, e, finalmente, o convite a Giacomo Palumbo para elaboração do Plano Geral de Sistematização que modifica, dentre outros bairros, a Ribeira. (Dantas, 2003)

A Revolução de outubro de 1930 levou a mudanças generalizadas no país em diversas esferas. Na escala local, por exemplo, as Mensagens de Governo pararam de ser publicadas e as Cartas de Aforamento deixaram de ser feitas por alguns anos, além dos gestores terem sido removidos de seus postos, como o próprio Omar O'Grady, interrompendo sua segunda gestão municipal na metade.

Pouco antes desse cenário se estabelecer, O'Grady contrata Palumbo para elaborar o Plano, em 1929, o qual foi entregue em 1930 e foi sendo instaurado ao longo dos anos seguintes, pretendendo materializar os anseios por uma malha urbana salubre e digna de seu tempo. Muito embora a Ribeira possuísse um terreno considerável ainda não consolidado, havia alguns pólos de expansão que induziram o crescimento da população do bairro aos seus redores: o Rio Potengi, a Igreja Bom Jesus e a Praça Augusto Severo. Esses pólos resultaram em áreas com uma ocupação mais consolidada do que as áreas vizinhas, o que dificultou Palumbo de propor intervenções mais ousadas para elas.

A nova Ribeira: retificada, alargada, estruturada

Cascudo descreve em pormenores, em artigos para o jornal A República, as modificações propostas por Palumbo. É a partir dele que é possível compreender reconstruir um mapa detalhado com localizações precisas dos alargamentos, prolongamentos, deflexões e retificações idealizados.

Antes, acompanhem as descrições de Cascudo – uma fonte textual preciosa para cruzar os dados perceptivos de quem vivia e entendia o espaço com o levantamento topográfico de 1924 e as propostas contidas no Plano. A rua do Commercio – atual rua Chile – teria o mesmo comprimento, mas sofrendo duas



deflexões na altura da Tavares de Lira e Ferreira Chaves, que passaria a ir até o rio, descreve Cascudo. Essa rua, que vai da Central até a Praticagem, segue daí com outro nome – o *boulevard* de contorno – para a “cidade das dunas”, o bairro jardim. Teria uma praça-cais onde se localizava a velha Alfandêga. Outra praça seria feita no eixo da Ferreira Chaves. Seriam deixados seis acessos da rua do Comercio até o rio Potengi, como pequenas praças à beira rio.

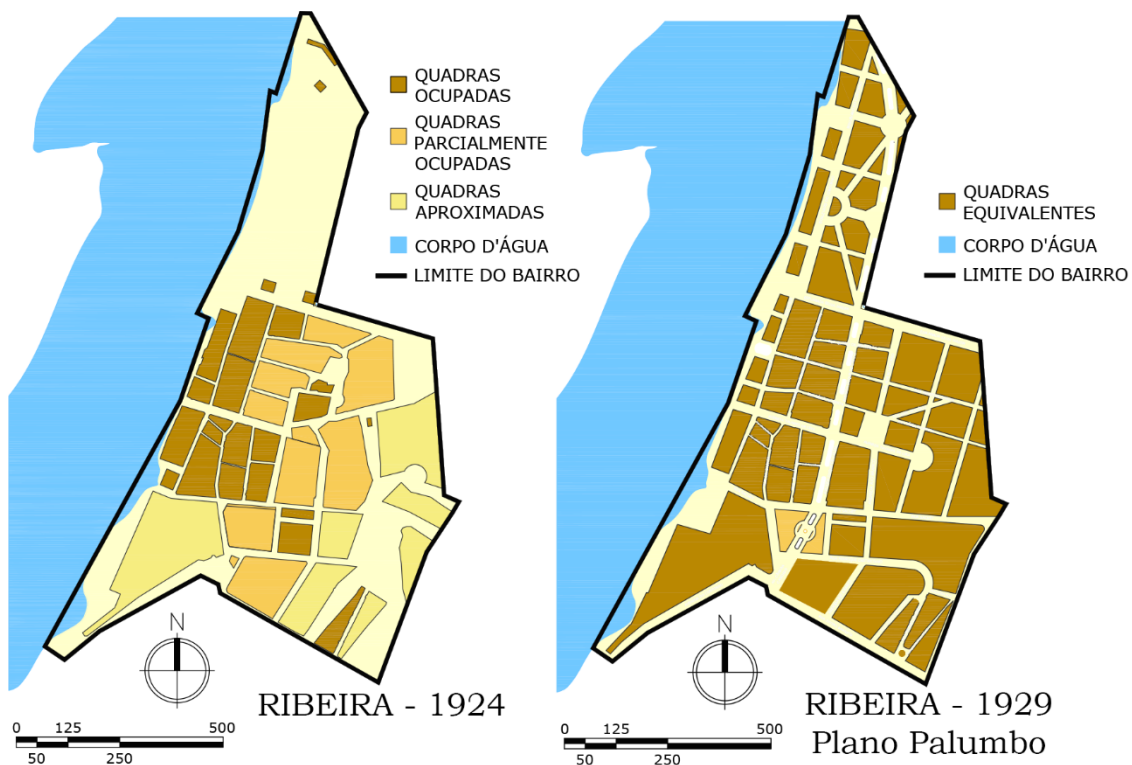


Figura 2. Plano Geral de Sistematização de Giacomo Palumbo).

Fonte: Planta topográfica de H. Novaes e Dantas (2003) (acervo HCUrb, DARQ/UFRN), edição: pelos autores .

A rua Dr. Barata, por sua vez, seria corrigida, retificada, conservando-se as travessas Venezuela, Argentina e Quintino Bocaiúva – que seria alargada. A rua Frei Miguelinho manteria a mesma conformação, mas as suas ruas transversais – Nisia Floresta, Ferreira Chaves e Triumpho (atual Quinze de Novembro) – atravessariam a Avenida Sachet e as duas primeiras seriam valorizadas indo até a margem do rio, articulando-se a rua do Comercio. Os prolongamentos da Ferreira Chaves e Triumpho através da Sachet foram realizados, assim como a articulação desta primeira com a rua do Comercio, embora sem alcançar o rio. O fim da Frei Miguelinho é a Silva Jardim, “dahi em diante é o domínio dum plano ideal, dum plano de expansão, desdobrando os horizontes da cidade do Natal” (Cascudo, 1929c: 01).



A avenida Sachet – atual Duque de Caxias – viria da Junqueira Aires, passando pela praça Augusto Severo, a Tavares de Lira, Nísia Floresta e Triumpho, até a Silva Jardim, de onde “fixar-se-ha numa imensa avenida contornante que abraçará Natal” (Ibid.).

A rua Almino Afonso, “rua irregular, rua dançando charleston”, seria retificada e alargada, da Silva Jardim até encontrar-se com a av. Rio Branco, tendo a Igreja do Bom Jesus e sua praça como separadores – o que realmente aconteceu, embora o beco lateral à Igreja tenha se mantido, quebrando o “aspecto de imponencia e expressão architectural” (Ibid.) pretendido. A rua General Glicério ficaria retificada.

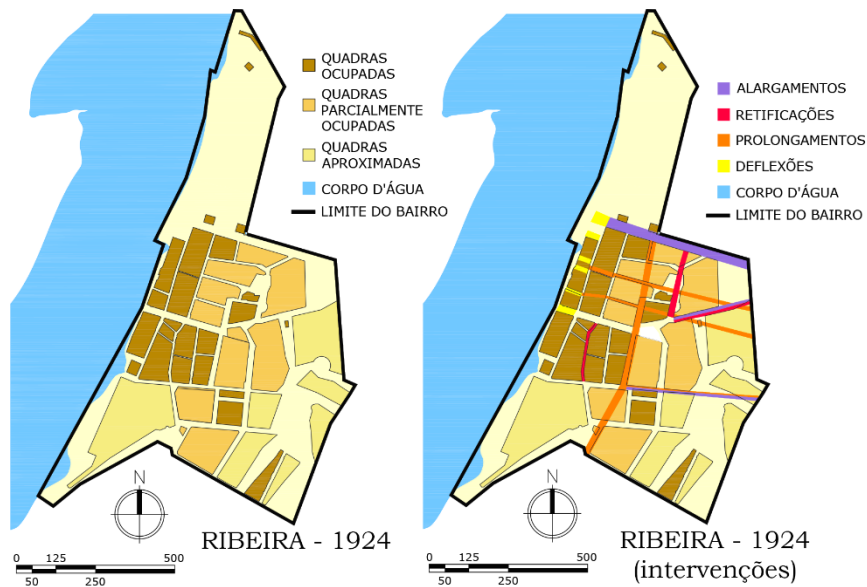


Figura 3. Ribeira em 1924 (e sobreposição da proposta de reforma de Giacomo Palumbo).
 Fonte: Planta topográfica de H. Novaes (acervo HCurb, DARQ/UFRN), edição: pelos autores .

O prolongamento da praça Augusto Severo, a Travessa Aureliano, seria estendida até a Av. Deodoro ligando-a ao Potengi, onde haveria um largo para o novo cais que substituiria o da Praticagem. A largura proposta, de 16 metros, era considerada um paliativo por Cascudo, pois “... não satisfará futuramente a necessidade do trafego cada vez maior. Dentro de dez annos a Prefeitura terá que ampliar este algarismo. Mesmo agora a travessa já é de circulação intensa e nos dias de trem coincidindo com as vindas de algodão e embarque para a Great Western sua estreiteza é asphyxiante.” (Ibid.). O alargamento e o prolongamento – uma parte da rua chama-se Sachet – foram feitos, embora não tenham atendidos a função inicial para o trânsito e desafogo da intensa modificação.

A Av. Tavares de Lira continuaria com a mesma largura, passaria ao lado da praça da Igreja do Bom Jesus e terminaria em um grande monumento. A Ferreira Chaves e a Nísia Floresta, além do já dito, subiria até a



Av. Deodoro. Isto não aconteceu por dois motivos: 1) ambas as ruas pararam na Almino Afonso e, 2) a Av. Deodoro não teve o prolongamento planejado por Palumbo, que contornaria a nova Ribeira até encontrar-se com a Av. Sachet, seguindo, então, pelo *Boulevard* de contorno.

A Silva Jardim, como uma grande avenida ajardinada, ligaria a rua do Comercio ao prolongamento da Deodoro; seria “rua-grande na cidade novíssima que fará esfarelar-se os arruados das Roccas, Aerial, Limpa, Canto do Mangue, Chama-maré, etc.” (Casculo, 1929c, p.01).

Por fim, Casculo dava a sua impressão sobre a nova Ribeira: “A impressão é de audacia muito respeitosa. Tudo ou quase tudo se poupou. Os traçados obedeceram a linha tradicional paralelas e verticais ao rio. Apenas o braço do homem alinhou raciocinadamente os valores confuzos que herdamos em nome da cidade, ...” (Ibid.). Os valores herdados “em nome da cidade” ao longo de séculos de história, por características próprias da configuração urbana colonial, eram agora desconsiderados em prol de um urbanismo modernizador, que rompia com essa história precedente porque, considerava-se, representava atraso, um descompasso com a nova realidade da cidade moderna, capitalista.

O projeto para a Ribeira nos mostra um pouco do caráter impresso ao plano. Do bairro original pouco se alterou, apenas com retificações, alargamentos e prolongamentos, ordenando-lhe a feição aos conceitos modernos de circulação e hierarquia de vias. A Ribeira expandiria a sua malha original para além da Silva Jardim e em direção oposta ao rio Potengi, circunscrito pelo prolongamento da Deodoro e do *Boulevard*.

É perceptível a escolha de Palumbo pela manutenção da lógica da malha urbana já existente, optando por intervenções mais tímidas e indicando os rasgos dos prolongamentos em quadras menos consolidadas, com exceção do grande trunfo da Ribeira: a Avenida Duque de Caxias.

Articulando-se com o chamado bairro-jardim, na área do atual bairro Santos Reis, e com o bairro de Cidade Alta, a Avenida Duque de Caxias - na época chamada Avenida Sachet - é a consolidação de uma artéria europeia em terras potiguares, articulando canteiros centrais arborizados e faixas largas para comportar o tráfego crescente de carros no bairro. Para que essa via se tornasse possível, diversas quadras que, aí sim, estavam devidamente ocupadas, foram rasgadas para abrir espaço para a nova avenida, sendo ainda possível resgatar nas últimas edições das Mensagens de Governo um decreto de 27 de julho de 1929, em que se faz menção à desapropriações “por utilidade pública” nesta avenida.

É mencionado também na Mensagem, no mesmo ano, a construção de edifícios para o Departamento de Saúde Pública, a Imprensa Oficial e a Recebedoria de Rendas, ambos projetos do arquiteto Giacomo



Palumbo, “obedecendo aos princípios da construção mais moderna”. É interessante comentar também sobre a escala do edifício no Plano de Palumbo, pois houve um esforço de preservação do grande monumento e edifício de maior significado da Ribeira, a Igreja. Não só isso, foi mantida e reforçada a lógica de irradiação das ruas em sua direção, abrindo visuais. Embora tenham sido propostas essas modificações, assim como diversas outras - inclusive as mais ousadas -, houve uma consolidação apenas parcial do Master Plan, como percebe-se na análise do mapa de 1945.

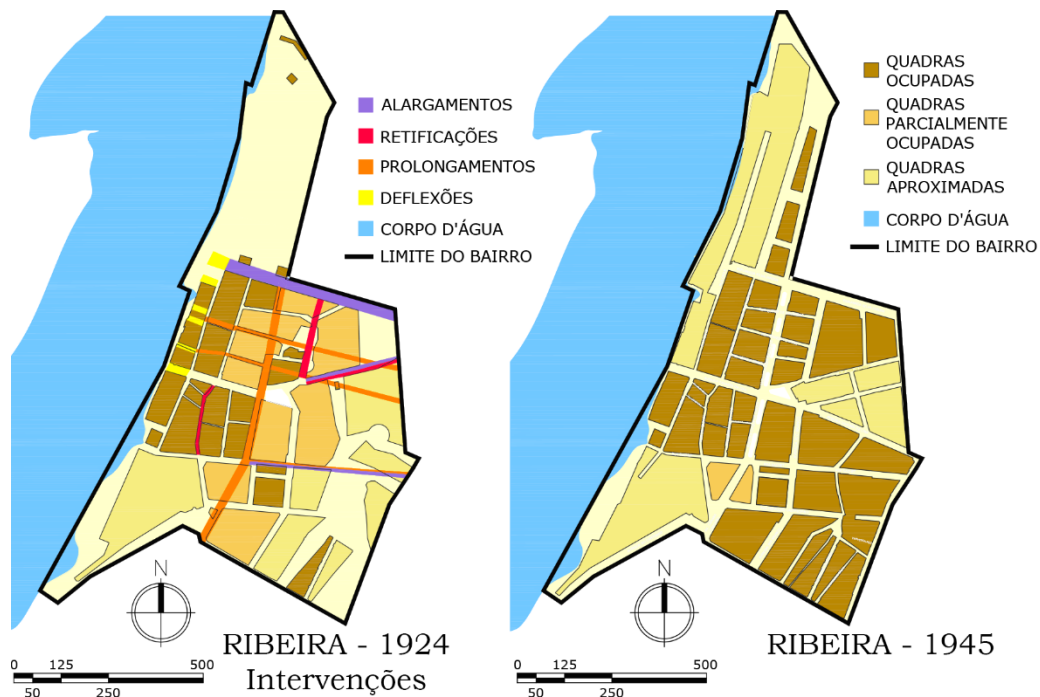


Figura 4. Comparativo entre a descrição das intervenções de 1929/30 e a cidade existente em 1945
 Fonte: Planta topográfica de H. Novaes (acervo HCUrb, DARQ/UFRN), edição: pelos autores .

Esse rebatimento na Ribeira é verdadeiro quando percebe-se a proposta de criação de monumentos em pontos específicos do Plano, se apropriando de visuais proporcionadas pelas avenidas abertas, como o exemplo da Avenida Tavares de Lira, em que se prolongaria até a Almino Affonso, “e terminaria em um grande monumento” (Casculo, 1929 [b]), ou com o largo proposto no encontro da Rua Sachet com o Rio, onde haveria uma grande obra arquitetônica. Mesmo não sendo parte do Master Plan, o próprio Grande Hotel, inaugurado em 1937, segue a proposta de algo majestoso e grandioso que capture a atenção. Esse raciocínio se estende não só pela Ribeira, válido lembrar, mas por todos os bairros abarcados pelo Plano.

O acompanhamento da evolução das obras no bairro é limitada pela lacuna de fontes, mas em 1935 já sabe-se de novos esforços complementares ao Master Plan que partem de intervenções para Natal. O Plano Geral de Obras, elaborado pelo Escritório Saturnino de Brito, pretendia atender às demandas de



insatisfação quanto ao saneamento da cidade, o que implicou na necessidade de conciliação com o plano urbanístico já existente e em processo de aplicação.

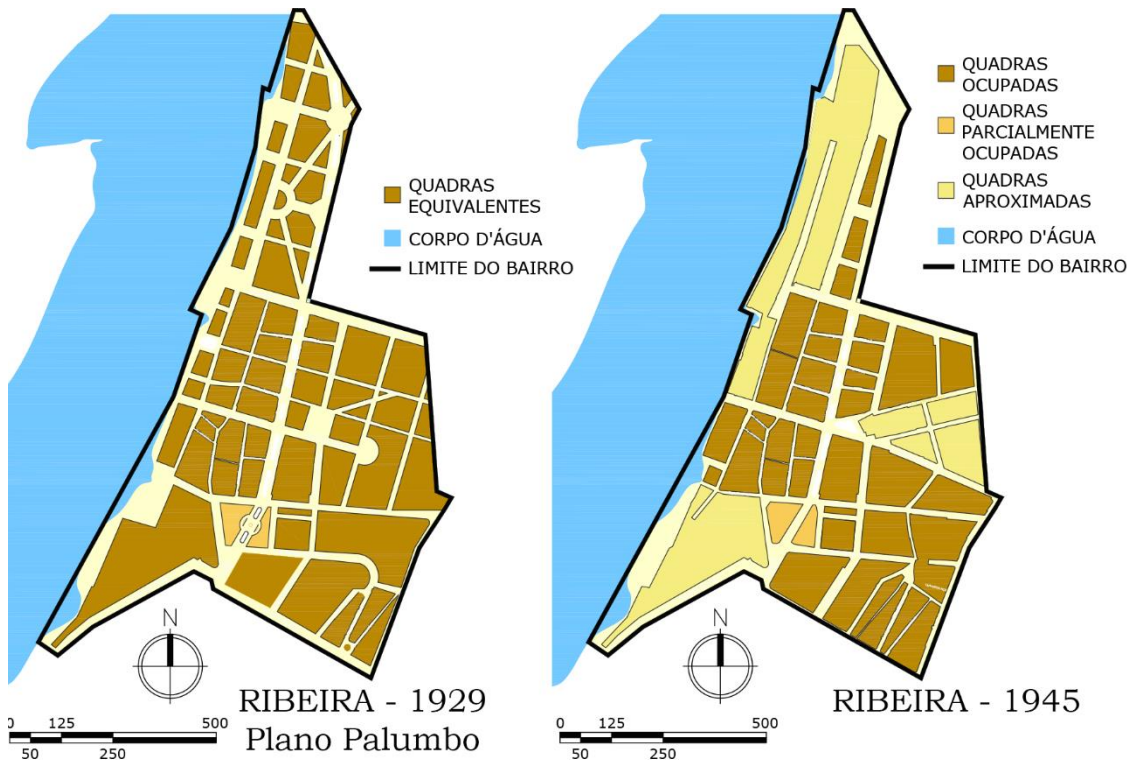


Figura 5. Comparativo entre o Plano de Palumbo e a cidade existente em 1945
 Fonte: Planta topográfica de H. Novaes (acervo HCUrb, DARQ/UFRN), edição: pelos autores

Muito embora poucas intervenções visíveis tenham sido feitas, uma rede de esgoto foi de fato instalada na Ribeira, havendo uma preocupação em manter o desenho dessa rede coincidente com as ruas que viriam a ser modificadas ou criadas (PAIVA, 2010). Além disso, uma estação elevatória de abastecimento d'água foi instalada na década de 1930 na Praça Leão XIII, modificando a visual livre anterior, além de desarborizar uma parte considerável da quadra.

Além das descrições das modificações já feitas, os mapas comentados (figuras 1 a 6) pretendem complementar a análise espacial a que a pesquisa se propõe, trazendo o artifício da fonte visual como fundamental para a compreensão das transformações da malha urbana, além de conversar com a própria vida cotidiana concomitante à realização do Plano e tornar a discussão menos abstrata.

Com isso, partindo de fato para as sobreposições de camadas, percebe-se, antes de tudo, um registro fotográfico dentre as várias fontes que recai muito mais frequentemente na avenida Tavares de Lira, quando olhando para o mapa de 1924, e na avenida Duque de Caxias, quando se olha para o mapa de 1945. Extrai-



se daí a importância de ambas artérias em seus tempos, não à toa sendo dois grandes pólos de atração de ocupação e duas vias cruciais para conexão com outras áreas da cidade.

Lemos defende a existência de um hábito da humanidade em preservar objetos que são pitorescos ou excepcionais à realidade comum, havendo um falseamento do que seria pertencente, de fato, àquela época. “Esses bens diferenciados preservados sempre podem levar a uma visão distorcida da memória coletiva, pois justamente por serem excepcionais não têm representatividade.” (LE MOS, 1981, p. 22).

Trazendo esse raciocínio para a escala urbana, é importante entender que o cotidiano da população da Ribeira não se reduzia às artérias citadas, mas muito provavelmente revela que são os cenários compreendidos como mais dignos de registro e de admiração póstuma. Primeiramente na Tavares de Lira, e mais tarde na Duque de Caxias, seriam esses os palcos de um grande marco da modernização em Natal, o automóvel, presente em diversas das imagens, o qual fez parte da lógica de planejamento idealizada por Palumbo, em desafogar o tráfego crescente de carros. Além disso, a relação com a Praça Augusto Severo certamente foi mudada com seu rasgo ao meio, visto que foi necessária a retirada de arborização para abrir espaço para os automóveis.

A diversidade de imagens concentradas em um núcleo definido pelas principais vias facilita uma visão mais analítica sobre as transformações dessas áreas, quando embasada pelas descrições teóricas. Em contrapartida, a falta de registros de outras áreas do bairro, quer seja por serem menos movimentadas ou por não serem atraentes com sua falta de aparatos modernos, faz com que a reconstrução da evolução urbana da Ribeira seja assimétrica. O mesmo vale para os recursos de linguagem teórica.

Considerações finais

O Plano Geral de Sistematização mostrou-se pouco eficiente no que se propôs quanto a ordenar a expansão urbana do bairro da Ribeira, mas de fato funcionou como um bom plano de reforma e correção do traçado. Acredita-se que os resultados apresentados cumpram o objetivo de tornar esse plano legível de forma gráfica, considerando as limitações impostas pela escassez de fontes.

Embora tenha sido possível esse levantamento e essa sistematização de dados apresentados na pesquisa, diversas fontes que certamente teriam enriquecido ainda mais o debate não se fizeram presente. Dentre elas, os Relatórios de Intendência de 1928, 1929 e 1930 não estavam na íntegra dentre o acervo do grupo de pesquisa HCUrb, sendo usado apenas trechos avulsos para o embasamento da discussão. Também teria sido certamente de grande ajuda o manuseio das edições do Jornal A República nos anos pós



contratação do Plano de Palumbo, que remediariam a grande lacuna de 5 anos que prejudicou a compreensão da evolução urbana do bairro. Por fim, as Cartas de Aforamento foram um material presente no acervo do grupo, porém, pela minúcia necessária para lê-lo e cruzá-lo com dados, não foi utilizado como fonte, também pelo limite do tempo.

Um desdobramento da pesquisa, dando continuidade à lógica de reconstrução das transformações urbanas da Ribeira, poderia permear a ideia de usar esses dados das Cartas de Aforamento. Retomando a referência metodológica da obra de Piccolotto (2016), que usou os dados da décima urbana de São Paulo para recriar a cidade sobrepondo camadas de uso, gabarito, proprietários dos lotes, dentre outros. Essa sobreposição de dados daria um mapa ainda mais ricos de informações e passível de leituras ainda mais críticas sobre a história do bairro.

Além disso, a medida que a sistematização de dados brutos e secundários da pesquisa cursava, outra possibilidade de aprofundamento teórico emergiu. A análise da malha urbana da Ribeira dá subsídio e abre portas para uma discussão sobre a mudança do imaginário social da população natalense quanto a conceitos como modernização e patrimônio. Imagina-se um empenho para compreender, a partir dos resultados obtidos com essa pesquisa, como a população absorveu essas transformações urbanas na década de 1930 e que tipos de rebatimentos dessa absorção podem ser observados nas décadas seguintes, quer seja por modificações físicas ou culturais.

Referências bibliográficas

- Alecrim, O (1929) "Retratos da cidade". A República, 27 abr. n. 95, Natal, 01.
- Alecrim, O (1929) "Retratos da cidade II". A República, 03 maio n. 99, Natal, 01.
- Alecrim, O (1929) "O plano da Cidade de Natal - standard da Propaganda". A República, 22 ago. n. 190, 01 (c).
- Andrade, M. (1976) *O Turista Aprendiz*. Duas Cidades, São Paulo
- Arrais, R. P. A., Rocha R N A, Viana H N (Org.). (2012) *A Intendência e a cidade: fontes para o estudo da gestão da cidade de Natal (1892 a 1919)*, EDUFRN, Natal.
- Cascudo, L. C. (1980). *História da Cidade de Natal*. 2 ed. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro; INL, Brasília; UFRN, Natal.
- Cascudo, L. C. (1929) "Musicalerias". A República, 14 jun. n. 132, Natal, 01 (a).
- Cascudo, L. C. (1929) "O novo plano da cidade I – a cidade". A República, 30 out. n. 247, Natal, 01 (b).
- Cascudo, L. C. (1929) "O novo plano da cidade II – a Ribeira no 'Master Plan'". A República, 3 nov. n. 252, Natal, 01 (c).



- Dantas, G. A. F. (1998) "*Natal, Caes da Europa*": O Plano Geral de Sistematização no contexto de modernização da Cidade (1920-1930). Trabalho de Conclusão de Curso, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFRN, Natal.
- Dantas, G. A. F. (2003) *Linhas convulsas e tortuosas retificações: Transformações urbanas em Natal nos anos 1920*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFRN, Natal.
- Ferreira, A. L., Eduardo, A. R. B., Dantas, A. C. C. L., Dantas, G. A. F. (2008) *Uma cidade sã e bela: a trajetória do saneamento em Natal - 1850 a 1969*. IAB-RN/ CREA-RN, Natal
- Jobim, K. (2015) *Do ancoradouro à sala de espera: as obras de melhoramento do porto e a construção de uma Natal moderna (1893-1913)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, UFRN, Natal
- Santos, R M B. (2018) *Natal, outra cidade!* [recurso eletrônico] *O papel da intendência municipal no desenvolvimento de uma nova ordem urbana na cidade de Natal (1904-1929)*. EDUFRN, Natal
- Simonini, Yuri (2010) *Ribeira, técnica versus natureza: Transformações em prol de um projeto de modernização (1860-1932)*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFRN, Natal
- O'Grady, O. (1929) "Os problemas da cidade". A República, 01 jul n. 121, suplemento especial, 01.
- O'Grady, O. (1930) "A cidade que se renova" (em entrevista). A República, 27 mar. n. 71, 01-02.
- Palumbo, G. (1929) *A remodelação de Natal* (em entrevista). A República, 24 fev. n. 44, Natal, 01.
- Piccolotto, B. (2016) *Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica: São Paulo (1809-1950)*. 2. ed. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Picon, A. (2003) Nineteenth Century Urban Cartography and the Scientific Ideal: The Case of Paris. vol. 18, *Science and the City*, 135-149.