

A formação de um espaço de civilidade em Natal [RN], Praça Augusto Severo (1845-1913)

Wagner do Nascimento Rodrigues



Doutorando do Programa de Pós-Graduação em História da Unicamp. Bolsista FAPESP. Campinas [SP], Brasil.
<wnr80@hotmail.com>.

CONPADRE'2010. Apresentado no 1º Seminário de Patrimônio Ferroviário [Conpadre n.04/2010].
Conferência Internacional sobre Patrimônio e Desenvolvimento Regional. Campinas e Jaguariúna [Brasil], 2010.

Resumo

Durante o século XIX a centralidade de Natal foi ameaçada por outros entrepostos comerciais, surgidos para contornar os obstáculos naturais que dificultavam o escoamento da produção da província do Rio Grande do Norte pela capital. Chega-se a conjecturar a mudança da capital em 1873 ao se buscar novas soluções para esse embate. No final do século XIX um novo ciclo de investimentos se esboça. Ele é marcado pela introdução de um novo meio de transporte que alterava drasticamente a escala espaço-temporal. Esse equipamento marcava a chegada da modernidade nas intervenções territoriais, em que as redes urbanas ganhavam um caráter cada vez mais deliberativo. As novas políticas territoriais eram claramente orientadas para a centralização dos fluxos na capital. Seja para aperfeiçoar os lucros de uma ferrovia particular, ou para obedecer a um plano nacional de fortalecimento das capitais portuárias o objetivo era o mesmo: concentrar em um único ponto – a capital – os meios de transporte. O controle do território deixou marcos físicos muito visíveis na Capital. Este trabalho tem por objetivo demonstrar como essas políticas territoriais se evidenciaram no espaço urbano da capital do Rio Grande do Norte, contribuindo para construir uma nova centralidade na cidade, que se firmou posteriormente como seu principal espaço de representação da civilidade.

Palavras-chave

Praça, Porta, Ferrovia, Capital.

The criation of a civility space in Natal, Augusto Severo Square (1845-1913)

Abstract

In the nineteenth century the centrality of Natal was threatened by other commercial outlets, appeared to circumvent the natural barriers that hindered the flow of production in the province of Rio Grande do Norte in the capital. It is even conjectured to move the capital in 1873 to seek new solutions to this dispute. In the late nineteenth century a new investment cycle is outlined. It is marked by the introduction of a new means of transport that dramatically altered spatiotemporal scale. This equipment marked the arrival of modernity in the territorial interventions in urban networks that earned a more deliberative character. The new territorial policies were clearly aimed at the centralization of capital flows. Is to enhance the profits of a particular railroad, or to comply with a national plan for strengthening the capital port the goal was the same: concentrate on a single point - the capital - the means of transport. The control of territory left very visible physical landmarks in the Capital. This paper aims to demonstrate how these territorial politics was evidenced in the urban capital of Rio Grande do Norte, helping to build a new centrality in the city, which later established itself as its main performance space of civility.

Keywords

Square, Door, Railroad, City.

Capitais e ferrovias

Para Bernard Lepetit (2001), a centralização excessiva era o protótipo da organização territorial das monarquias absolutistas, mas que continuou – e continua ainda – a ter força, mesmo após modificações substanciais da lógica produtiva do território. Durante o Antigo Regime, o pensamento econômico urbano francês era dominado pelo modelo da “capital”. Durante o século XIX, engenheiros imbuídos dos ideais sansimonistas reforçaram essa maneira de ver o território, apesar das novas lógicas do transporte incitarem uma rede urbana mais complexa e menos encefálica. Alguns desses engenheiros tornaram-se tratadistas de estradas de ferro, e reforçaram essa centralidade nas recomendações sobre planejamento ferroviário.

As preocupações com espaço intraurbano mostrarão certos paralelos com o planejamento territorial. Em seus Estudos sobre a intervenção de Paris (1842-1843), Perreymond (apud LEPETIT, 2001) é fortemente influenciado pelas concepções da física newtoniana. A cidade para ele é uma máquina,

[...] “sua função é regular a comunicação. Do território à capital, a organização da mobilidade repousa sobre os mesmos princípios: pensar em termos de totalidade, prover serviços gerais capazes de ligar todos os bairros, assegurar, enfim, a articulação dos diferentes meios de transporte” (Perreymond apud LEPETIT, 2001).

A organização sistemática dos vazios – a largura das ruas, o arranjo das praças em torno dos edifícios públicos, as plataformas das estações – tem, na cidade, o mesmo papel que a combinação das linhas exerce na totalidade do território: aumentar a mobilidade, obedecer ao máximo as ligações funcionais, respeitar o equilíbrio da centralidade para fazê-lo funcionar melhor.

A ferrovia, como um dispositivo de alto impacto territorial, deixará cicatrizes no tecido da cidade e abrirá pórticos “mágicos” que a colocaram em contato instantâneo com a região. As intervenções mais visíveis deixadas pelas ferrovias no espaço intraurbano de Natal serão dois parques ferroviários. O primeiro parque, o da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, será absorvido mais facilmente pelo tecido urbano e criará um espaço revestido de significados relevantes para o reforço simbólico de Natal como capital.

Conformação das fronteiras: do alagadiço ao Caes do Salgado

O espaço alagadiço, situado entre os dois primeiros bairros de Natal, despertava a atenção da administração local já em datas remotas. Uma ponte é citada no local desde 1734 e durante todo o século XVIII será mencionada a dificuldade de povoamento do local por causa dos constantes alagamentos, principalmente durante as marés de janeiro. (CASCUDO, 1999, p. 149-151). A área era vista como um problema tanto para a locomoção entre os dois bairros, como para a saúde dos moradores da capital.

Em 1847, o presidente Casimiro José de Moraes Sarmiento, ao analisar as condições sanitárias de Natal, sugere que

[...] “fosse dessecado o pântano da campina da Ribeira, cujas águas reboçadas e impregnadas de matérias vegetais putrefatas, fornecem exalações produtivas de febresintermitentes, e de outras muitas enfermidades, que se observam naquele bairro da cidade” (CASCUDO, 1999, p. 153).

Em 1853, o Presidente Pereira de Carvalho faz a primeira proposta de intervenção pública no local. O alagadiço aparece como um local estratégico na cidade, situado entre a Cidade Alta e a Ribeira, sendo espaçoso o bastante para a implantação de um equipamento de lazer para os habitantes. O local deveria reunir belas características paisagísticas no período, quando não havia prédios bloqueando a vista do rio, sendo um mirante privilegiado do pôr-do-sol no Potengi:

[...] “Uma obra, que há muitos parecerá de mero luxo, mas no meo entender de grande importancia, é a factura de um passeio publico á margem do grande rio, que dá o seu nome á esta provincia; em verdade não há lugar, que reuna mais proporções, e possa prestar melhor ao commodo e recreio dos habitantes d’esta Cidade, e mais apropriado á uma obra d’esta natureza, do que aquelle que demora ao poente do aterro, e conduz do bairro da Cidade para o da Ribeira, o qual ficando á borda do rio, acha-se justamente no centro da Cidade, por estar collocado entre os seus dous bairros. Lastimo dentro d’alma que a Provincia não tenha meios para no coração da sua Capital cosntruir o mais bello passeio publico, aonde á par da distracção, que encontrarião os seus habitantes n’esse ponto de reunião, poderião gozar da encantadora vista de um bello rio, de suave briza, á sombra de frondosas arvores [...]” (RIO GRANDE DO NORTE, 1853, p. 4).

No entanto, o espaço não se apresentava apenas como um local de lazer dos moradores da cidade. Ele também poderia ser a nova entrada da cidade, a conexão necessária de Natal com a principal artéria de transporte da província. Mais do que uma importância meramente local, o lugar era a concretização intra-urbana da integração da cidade com a região e com o mundo.

A cidade poderia agora desfrutar da “vantagem de possuir um optimo caés de desembarque, que nada teria á invejar á outras Provincias, que desfructam semelhante bem.” O local seria a representação do triunfo da capital sobre a região, a praça onde os fluxos comerciais se encontrariam e seriam devidamente organizados e controlados pela alfândega.

No entanto, o Presidente não vê a curto prazo a realização do projeto, mas sugere que a área seajapreservada para concretizá-lo no futuro, quando a província dispusesse de meios. Para isso indica a necessidade de controlar a iniciativa privada no local, em razão de seu uso público para as futuras gerações. É um dos primeiros indícios de regulamentação urbana, pautado em desapropriações e controle de construções privadas em prol de um espaço público. Sugere então uma lei “que véde a edificação naquelle lugar, e mesmo que o destine para um passeio publico, entendo ser de summa utilidade” (RIO GRANDE DO NORTE, 1853, p. 4).

Somente em 1861 o presidente Figueiredo Junior faria a primeira intervenção concreta no espaço, construindo um muro entre o alagadiço e o rio. O “Caes do Salgado” (Figura 1) racionalizava e delimitava o espaço, que antes confundia-se com a terra e a água. Ainda é feito um aterro entre o terreno e o muro, para preservá-lo da força das águas e permitir mais uma comunicação entre a Cidade

Alta e a Ribeira. A retificação da ambígua fronteira entre a cidade e o rio entrava em consonância com os ideais de civilidade e racionalidade.

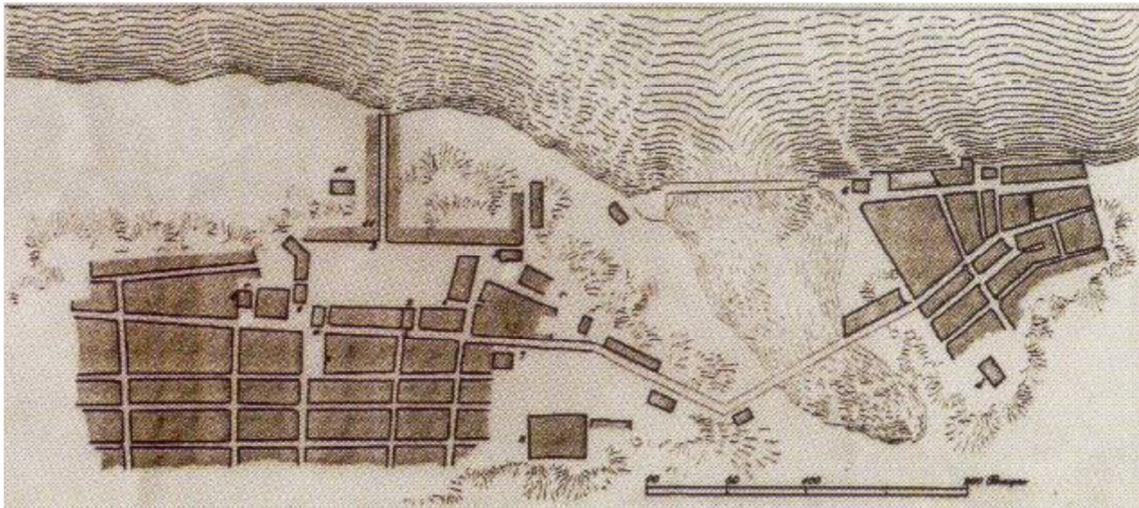


Figura 1. Planta da cidade do Natal de 1864, feita logo após a construção do “Caes do Salgado”, dividindo o alagadiço do rio. Fonte: MIRANDA, João Maurício Fernandes de. *Evolução Urbana de Natal em seus 400 anos*, 1999.

O muro seria o início de um grande aterro que iria cobrir totalmente a praça. O Presidente propõe que sejam utilizados os lastros dos navios para formar esse aterro, pois eram lançados diretamente no rio, contribuindo para obstruir o canal. Essa obra não resistiria durante muito tempo à força das águas, sendo necessário abrir um pequeno esgoto para permitir a circulação das águas entre o alagado e o rio. Figueiredo Junior ainda prevê outras medidas que reforçam a mesma idéia defendida pelo seu antecessor. O local deveria ser o centro da vida comercial da província, para tanto era necessário ter equipamento para desempenhar esse papel: um mercado público, alfândega, rampa de embarque e desembarque. O Presidente faz o levantamento da planta da cidade (Figura 1) para entendimento dela como um organismo completo, a fim de se evitar os erros cometidos no passado, que haviam dotado a cidade de uma edificação bastante “irregular”.

Em 1870, encontraremos esse projetado logradouro com o nome de “Praça 10 de Junho”. O cais já estava bastante deteriorado e o Presidente teme que isso atrapalhe a comunicação entre os dois bairros. Em 1873, muda-se a denominação para “Praça Pedro de Barros” e propõe-se que o cais seja prolongado até o Passo da Pátria, pois além de facilitar o trânsito entre os dois bairros da cidade, também daria um “melhor aspecto” ao porto. Os terrenos encharcados a beira rio seriam regularizados e finalmente poderiam receber construções, igualmente regulares, acompanhando o cais. Tal muro funciona como um novo limite da cidade com o rio. O encharcado insalubre que permanece no interior entre os dois bairros precisa ser eliminado, as fronteiras entre a cidade e o rio já estão estabelecidas. O aterro da parte interior é reivindicado para se fechar o incômodo esgoto que persiste em ligar o alagadiço ao rio. O “caes” precisa de novas intervenções, agora no sentido de controlar o tipo de fluxo que lhe cabia. O calçamento eliminaria a temível lama e um guarda-corpo de ferro evitaria o inconveniente transporte de carga – antes desejado – na praça “social” da cidade. Começava-se a estruturar um novo cenário para o local (RIO GRANDE DO NORTE, 1873, p. 43).

A cidade dá as costas ao rio: o parque ferroviário da Natal-Nova Cruz

Enquanto se esboçava esse novo uso para o espaço, veio a construção da estrada de ferro de Natal a Nova-Cruz, o que tornava necessário uma série de novas acomodações para o funcionamento da ferrovia, entre elas um parque ferroviário. Os novos tipos de edifício demandariam uma localização privilegiada na cidade e modificariam sensivelmente o espaço do alagadiço, exigindo uma série de intervenções e adaptações. Essas ações não foram isoladas, como afirma Mariuzzo (2006), as ferrovias influenciaram “os sistemas viários das cidades, forçando a criação de novas ruas de acesso, causando problemas de transposição de suas vias, solucionados de várias maneiras, e alterando o sistema de transporte público urbano para proporcionar o acesso às estações.” O edifício da estação será o principal elemento nesse equipamento ferroviário, catalisando em seu entorno vários serviços complementares, como hotéis e comércio em geral e provocando novas centralidades nas cidades.

A importância da estação na delimitação de novas centralidades pode ser melhor entendida pelo impacto que a ferrovia causou nas sensibilidades dos indivíduos. Esse novo equipamento, segundo Pierre Sansot (apud POSSAS, 2001, p. 50), é uma “fonte de encantamento” nas experiências vividas pelos sujeitos. O autor mostra, por exemplo, que os nomes das linhas (ponto de partida-chegada) como New York-Miami, Moscou-Vladivostok, Paris-Calai ou até mesmo Natal-Nova Cruz representam uma criação poética, “fantasia das viagens” por regiões imaginadas, cujas distâncias podem ser abolidas pela força da linguagem, pela criação poética que tem a liberdade de negar a geografia. Essas palavras associadas funcionam como verdadeiras construções poéticas, despertando o sonho da eliminação do espaço físico distante, pela magia das palavras que unem as cidades, pelo mundo das novas possibilidades, pela sensação que o acesso ao luxo desses “palácios ambulantes” criava no imaginário social (POSSAS, 2001, p. 50-51).

A supressão metafórica das distâncias geográficas, representada principalmente nos nomes das linhas, assumia um caráter especial nas estações ferroviárias, que ao estamparem na fachada principal o destino da linha, assumiam ares de pórticos mágicos, que colocavam os viajantes em contato imediato com regiões distantes.

Outros autores reforçam a aproximação da estação com um pórtico. Gregorio e Bugnone (2005), ao analisarem a evolução tipológica da estação de trem apontam que o novo edifício exigiu inúmeros estudos por parte de arquitetos e engenheiros no século XIX, mas não deixou de manter certas aproximações com construções anteriores. A primeira semelhança refere-se aos postos de pedágio em estradas e pontes, que assim como as estações tinham o papel de exercer um rígido controle do fluxo de tráfego. A principal diferença estava no fato de a estação combinar a circulação e os passageiros numa única resultante espacial, antes tidas como unidades independentes. Outra aproximação refere-se à tradição clássica do Arco do Triunfo, simbolicamente apropriado pelo edifício de acesso às plataformas.

O Arco do Triunfo, em sua intenção original, era uma construção declaradamente comemorativa. É um elemento que pretende exercer o papel de símbolo, já que se

propunha a exaltar os triunfos militares de uma nação. É um recurso eminentemente icônico (SILVA, 1985). As estações guardavam um pouco dessa pompa e de um ingresso especialmente circunstancial. Desse prédio tinha-se acesso a locais longínquos numa escala temporal nunca antes experimentada. Era a nova porta da cidade, que fazia o papel, simbólico e real, dos antigos pórticos dos burgos murados e dos portos.

A Estação Central da NNC vai ter um papel fundamental como principal referência no processo de urbanização do alagadiço nos próximos anos, contribuindo para demarcar as novas fronteiras da cidade com o rio, tornando o local a nova porta da cidade, não mais dos caminhos de água, agora dos caminhos de ferro. Os primeiros estudos para instalação da estação já acontecem em 1878. Pelo visto, o aterro não estava planejado no início da construção. Em estudos realizados pela Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company os trilhos passam por cima do cais do salgado e terminam nas proximidades da alfândega, permanecendo ainda o alagadiço (Figura 2).

No entanto, esse estudo não é levado à frente e em 1881 começa a ser construído 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, um complexo ferroviário com relativa autonomia para reparos especiais do material rondante.

O espaço ocupado por esses equipamentos delimita uma nova fronteira para a cidade, por conta do uso restrito desses edifícios. Para González (2005), assim como os corpos d'água, as vias férreas criavam um espaço desvinculado da vida urbana:

“Al igual que ocurría con los canales navegables, el ferrocarril configuró mediante su infraestructura, un sistema de comunicaciones cuya implantación comportaba la inmovilidad y rigidez impuestas, tanto por los materiales empleados en su construcción como por la necesidad de determinadas extensiones de terreno de uso exclusivo para su circulación y, por tanto, para su desarrollo comercial” (GONZÁLEZ, 2005, p. 2).

Grande parte do espaço delimitado pelo “Caes do Salgado”, destinado primitivamente ao futuro passeio público, foi ocupado pelas instalações da companhia. Esse parque, com uso restrito às manobras e instalações ferroviárias, interrompe a histórica relação que a cidade tinha com o rio,¹ como salientado principalmente na primeira parte deste trabalho, ao mesmo tempo que a estrada de ferro entra para competir com os tradicionais meios de transporte fluviais e afirmar a centralidade de Natal. Uma nova porta se abre no mesmo espaço (Figura 3).

¹ O Passo da Pátria, local onde acontecia a feira que abastecia a Cidade Alta com os produtos vindos pelo rio, também foi cortado pelos trilhos do trem. De certa forma foi o primeiro passo para o processo de segregação que o bairro sofreu nos anos seguintes e que culminou com a construção do muro de arimo pela comissão de saneamento de Natal em 1938.



Figura 2. Estudo preliminar da implantação da linha férrea em Natal. 1878. (Detalhe) A linha acompanha o antigo muro do “Caes do Salgado” e termina nas imediações da Alfândega. O alagadiço permanece a dividir os dois bairros da cidade. Fonte: Acervo do Museu do Trem / REFESA – Recife [PE].

Logo se pensaria em articular essa porta com um serviço de “trilhos urbanos”. A lei nº 900, de 6 de março de 1884 concedia a João Avelino o privilégio de organizar o serviço, com carros movidos a vapor ou animais². O trajeto, fixado no artigo segundo, tinha como ponto de partida a estação da NNC, mas ainda não havia referência a qualquer logradouro em frente à estação.

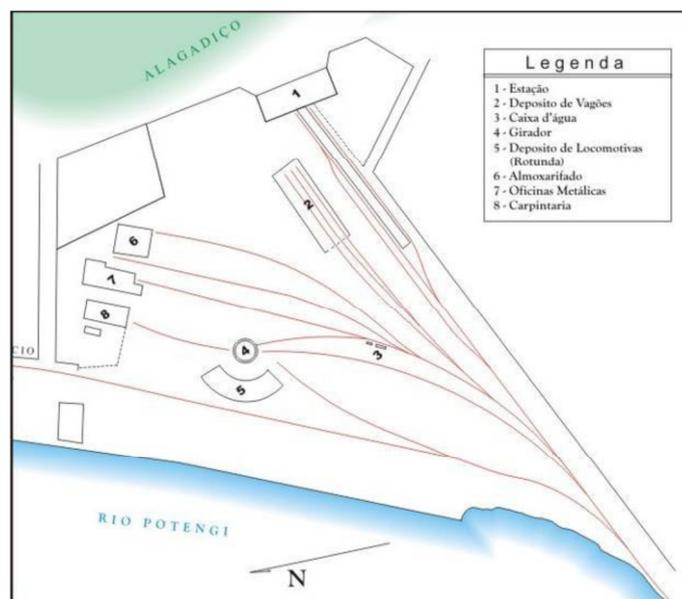


Figura 3. Implantação do Parque Ferroviário da Natal-Nova Cruz. Produção do Autor a partir de documentos e mapas.

O Fim do Alagadiço: consolidação do cenário em frente à Estação

Depois da instalação desse equipamento, o espaço anteriormente ocupado pelo alagadiço irá se revestir de outros sentidos. A referência não é mais o rio, mas sim

² Cerdá entre 1855 e 1863 formulou para Barcelona um complexo sistema de integração entre a ferrovia, porto e trilhos urbanos. Para saber mais consultar Rafael Alcaide González. El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: El caso de Barcelona, 1848-1900. 2005.

“a grande praça que demora em frente á estação central da ferro-via de Natal a Nova-Cruz” (RIO GRANDE DO NORTE, 1899, p. 5).

O Governador, lamentando a falta absoluta de prédios próprios para as repartições públicas, vê ali o espaço ideal para estabelecer as principais edificações públicas da cidade, colocando-as no lado oriental da praça e fornecendo um cenário de civilização para quem chegasse de trem em Natal:

“Pareceu-me, entretanto, oportuno que simultaneamente com esse trabalho se iniciasse a construção de edifícios publicos que formasse o lado oriental da praça, tanto mais quanto o Thesouro depende annualmente não pequena quantia em alugueres para as repartições estaduaes, como sejam o palacio do Governo e a chefatura de policia. E faltando em absoluto a esta capital diversões publicas, tão necessarias á vida social, constituindo mesmo o especial cuidado de todos os governos, projectei a construção de uma casa de espetaculos, embora modesta, trabalho a que já dei começo e que conto levar a cabo com maxima economia, não excedendo talvez de 30:000\$ o custo total do edificio” (RIO GRANDE DO NORTE, 1899, p. 5).

Somente em 1904 o Governador Augusto Tavares de Lyra irá concretizar as reformas idealizadas pelas elites administrativas de Natal. O novo nome do logradouro, antes denominado Praça da República (1901), agora representava um personagem local, Augusto Severo,³ o protótipo do indivíduo cosmopolita e integrado às principais inovações tecnológicas de seu tempo. Um outro fator veio acelerar a construção desse cenário idealizado pelas elites locais. A Praça Augusto Severo tinha recebido, durante a grande seca do início do século XX, mais de 15 mil de retirantes, em uma época que a população de Natal não ultrapassava 12 mil “almas”. Os “barracões” montados na praça haviam deixado lembranças no mínimo aterradoras: saques, epidemias, mortes, violências, deportações, desespero e fome.

As elites queriam apagar essa memória do espaço e sob a argumentação de “devolver” a salubridade da cidade, usam os recursos federais destinados ao combate das secas para aterrar e ajardinar a praça. O arquiteto Herculano Ramos será autor do projeto de embelezamento do logradouro e dos principais edifícios que as próximas administrações irão construir na praça. Os retirantes eram vistos pela elite tanto como um elemento de desordem, como um meio de concretizar seu ideal de urbe civilizada. (FERREIRA; DANTAS, 2006, p. 45-68) Os recursos primitivamente destinados para obras no interior, foram utilizados para empregar os flagelados em reformas na capital, atitude que veio a receber críticas ferrenhas dos jornais da oposição, como o Diário do Natal e o Commercio de Mossoró.

Realmente, havia um desejo da elite administrativa de imprimir sua memória nesse espaço. Era um movimento “endêmico à modernização” (BERMAN, 1986, p. 78), um “movimento no sentido de criar um ambiente homogêneo, um espaço totalmente modernizado, no qual as marcas e a aparência do velho mundo tenham desaparecido sem deixar vestígio”. O governador Tavares de Lyra, assim externa o desejo de apagar a memória dos barracões de flagelados no espaço, pouco adequada aos anseios de civilização e modernidade destinados ao local:

³ Augusto Severo era irmão de Pedro Velho - a incontestável liderança política da região - e morreu em 12 de maio de 1902 quando tentava pilotar seu próprio dirigível em Paris.

“A obra atestará, em todo tempo, que alguma coisa ficou dessa quadra de miserias que tanto nos abateu” (RIO GRANDE DO NORTE, 1905, p. 9).

A estação central de trem, agora pertencente à Great Western e integrada a cidade da Paraíba e Recife, era o novo pórtico por onde se via um cenário urbanizado e quase equivalente às outras capitais da linha. O aterro e ajardinamento da Praça Augusto Severo era inaugurado em 1905. Um gracioso canal agora dividia rigorosamente a terra da água, antes misturados no alagadiço.

Estava pronto o suporte para formar o cenário a descortinar-se para os passageiros e visitantes da cidade. O termo “complexo estação-jardim” utilizado por Possas (2001, p. 79) para descrever a Estação e o Jardim da Luz parece apropriado para a praça Augusto Severo.

Pouco a pouco os principais prédios públicos e serviços viriam para a praça. O Teatro Carlos Gomes, que foi iniciado em 1898, concluído em 1904 e totalmente reformulado em 1912, polarizava no outro extremo da praça o centro das atenções de quem chegava de trem. Em 1905, o jardim recebe iluminação a gás acetileno e em 1911 é feita a conversão para energia elétrica. O Grupo Escolar Augusto Severo, ao lado do Teatro, é inaugurado em 1907, 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. (MOREIRA, 2006) A tão desejada integração da estação com os trilhos urbanos se concretizava em 1908, com a instalação da Companhia Ferro Carril. Em 1911 o serviço de tração animal era substituído pelos bondes elétricos. A “alma da cidade” estendia a experiência frenética do transporte sob trilhos para a escala urbana (ANDRADE, 2006). Este “cenário de modernidade” ainda seria reforçado em 1913 após a inauguração da estátua de bronze de Augusto Severo, a referência direta ao nome do logradouro, situada, como era de se esperar, logo de frente para a estação. Quem chegava a Natal defrontava-se com esse cenário, que era ainda formado pelos três melhores hotéis da cidade, o melhor cinema de Natal, o e os estabelecimentos comerciais chics que traziam as últimas novidades da Europa. (MOURA, 1986, p. 222) Ao lado da estação, na subida para a Cidade Alta, a imponente residência e indústria da família Barreto completava o ângulo da praça. (Figura 4)⁴ As estações terminais, as portas de entrada das cidades, competiam em importância de significados com os edifícios públicos, aparecendo em álbuns, postais e crônicas de viajantes em todo o mundo. (GREGÓRIO; BUGNONE, 2005) Os souvenirs e cartões-postais que restaram da Praça Augusto Severo mostram bem o papel que a estação representou para conformar esse espaço. (Figuras 5 a 10).

⁴ Para saber mais sobre as intervenções da elite estadual no espaço urbano de Natal nos primeiros anos da república consultar OLIVEIRA, Giovana Paiva de. **De cidade a cidade: o processo de modernização de Natal 1889/1913**. Natal: EDUFRN, 2000.



Figura 4. O cenário de civilização formado após a chegada da Estação. O bonde completava a integração do transporte de escala regional com o transporte intraurbano. Fonte: Produção do autor a partir de dissertação de Ana Zélia Maria Moreira, Um espaço pioneiro de modernidade educacional: grupo escolar Augusto Severo – Natal [RN] (1908-1913).

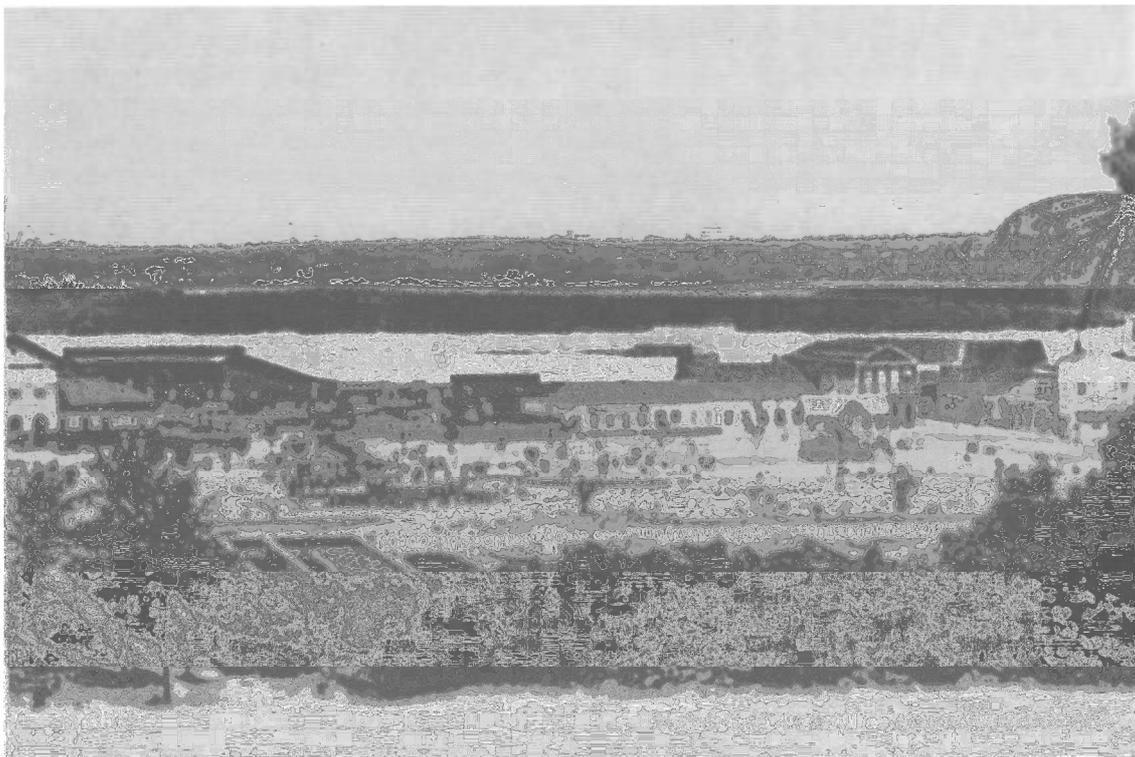


Figura 5. Vista Geral do Jardim da Praça Augusto Severo. Finalmente o espaço estava pronto para receber os prédios públicos que delimitariam a praça. Fonte: Lyra, Carlos. Natal através do tempo, 2001.

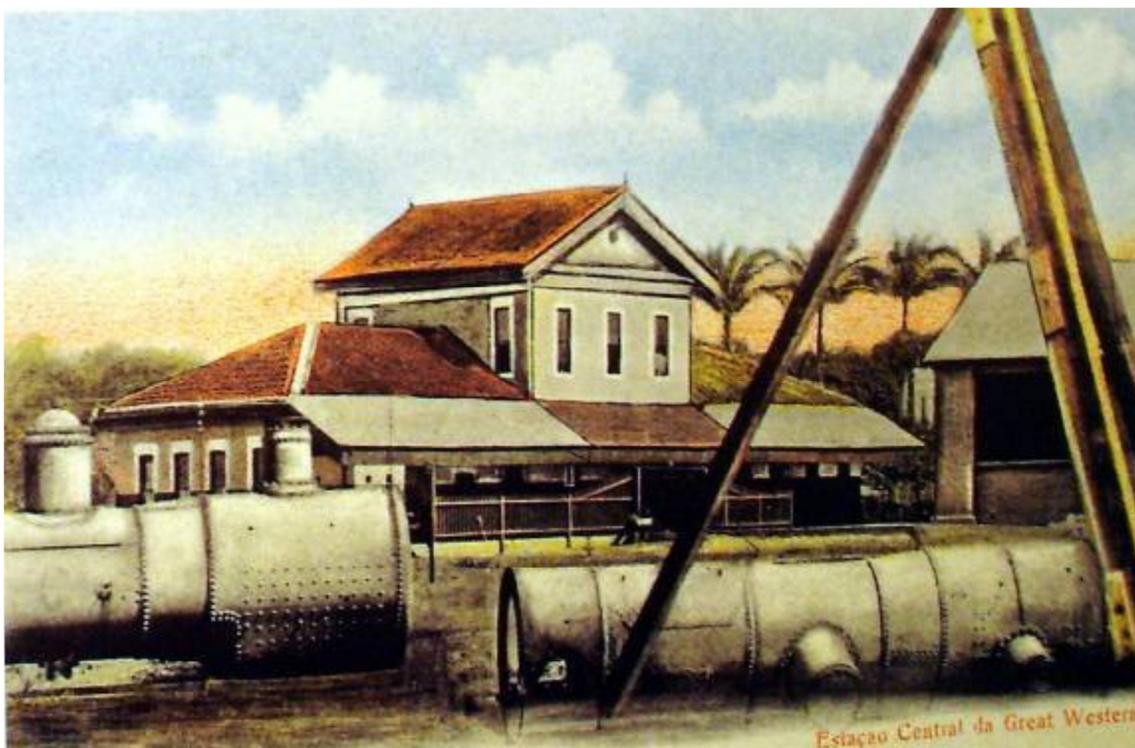


Figura 6. Postal colorizado da Estação Central da Great Western (1910) – A estação irá aparecer em inúmeros postais da época, como referência da Cidade do Natal. A foto é tirada a partir do pátio de manobras. Notar a presença das caldeiras das locomotivas em manutenção, guindaste e galpão em primeiro plano. A tecnologia ferroviária fascinava e era sinônimo de modernidade. Fonte: GERODETTI, João Emilio, CORNEJO, Carlos. As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças, 2005.

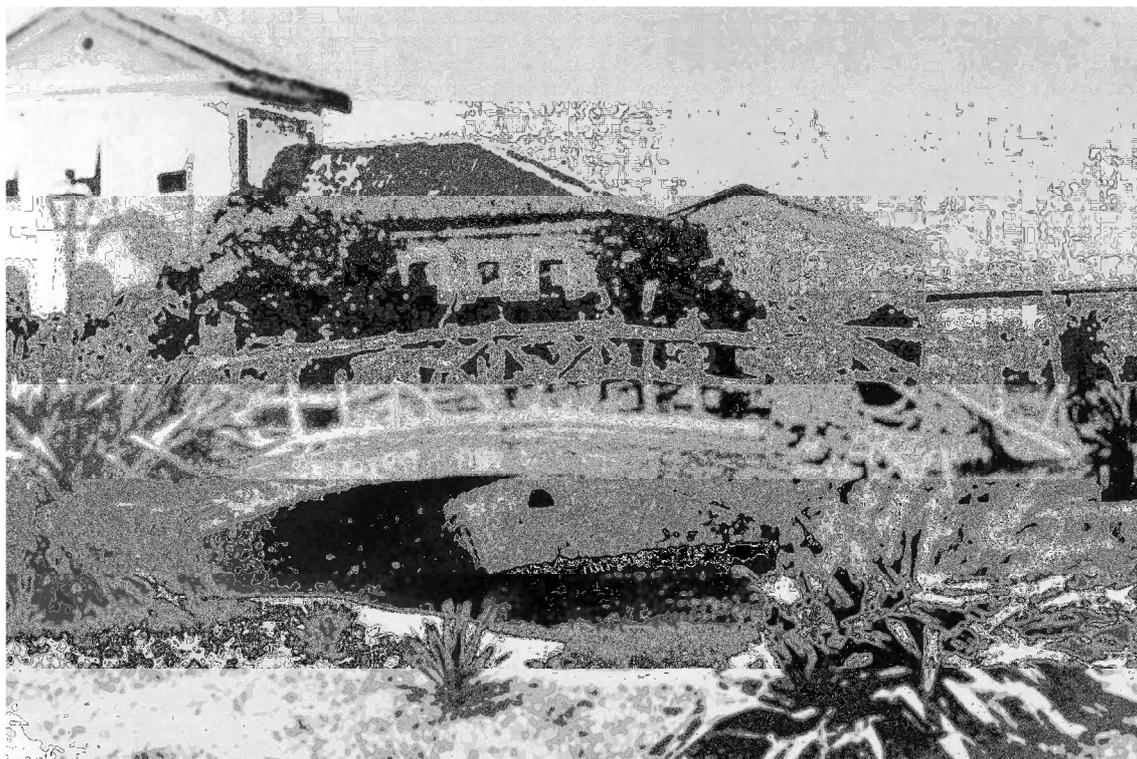


Figura 7. Ponte rústica sobre o canal do jardim da Praça Augusto Severo. Finalmente o cenário se completava. A maior parte das fotografias terá como referência a praça, juntamente com a Estação da Great Western, o pórtico da cidade. Fonte: Acervo particular de Anderson Tavares.



Figura 8. Festividades escolares na praça Augusto Severo em 1912. A alusão ao mártir da aviação nos eventos civis realizados na praça era constante. No estandarte do desfile pode se ver "PAX", o dirigível pilotado por Augusto Severo. Fonte: SÉRGIO, Giovanni; CASTRO, Nei Leandro. Natal 400 Anos: uma viagem poética, 1998.



Figura 9. Cartão-postal da Praça Augusto Severo. A preocupação em integrar a estação ferroviária ao bonde é visível, os trilhos passam na frente da estação tanto na ida como na volta. Observe-se que a estátua de Augusto Severo está virada de frente para a estação, ela é sua maior referência. Fonte: Lyra, Carlos. Natal através do tempo, 2001.



Figura 10. Manobra do 2º Batalhão de Infantaria em frente da Estação da Great Western (1910). As instituições militares, historicamente, mantiveram-se muito próximas dos pórticos das cidades, mas não somente por questões de segurança. Nas representações fotográficas desses eventos o simbolismo do Arco do Triunfo vinha à tona muito explicitamente. Fonte: GERODETTI, João Emilio, CORNEJO, Carlos. As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças, 2005.

A Praça Augusto Severo será o local por excelência das cerimônias cívicas e militares do Estado. A chegada do presidente Afonso Penna demonstrará bem o papel que esse espaço representou nesses eventos. Em 1906, o recém-eleito Presidente fará uma excursão pelo país para escutar as administrações locais e favorecer um clima harmônico entre as diversas regiões do país. No dia 11 de junho desse ano o presidente e sua comitiva chegaram a Natal, tendo sido “decorada interna e externamente” a Estação da Great Western (A República, 9 de Junho de 1906, p.1).

Não só o prédio recebeu atenção, “as ruas do contorno do Jardim Publico e o trecho que vai até à casa do senador Pedro Velho serão caprichosamente embandeirados.” O cenário se completava com o asteamento da bandeira nacional em todos os prédios públicos estaduais (cuja maioria ficava na praça e no trajeto decorado) e o melhoramento da iluminação da cidade.

As atenções antes voltadas para o porto e a ladeira Passo da Pátria que conectavam a cidade através do rio, no século XIX, passaram para a praça Augusto Severo, onde a estação de trem protagonizava esse novo pórtico, o que veio a modificar sensivelmente a noção de centralidade dentro do espaço urbano de Natal.

Referências

- ANDRADE, Alenuska. À luz da modernização a modernidade da luz. In: FERREIRA, Angela Lúcia, DANTAS, George (orgs.). **Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna** (Natal, 1890-1940). Natal: EDUFRN-Editora da UFRN, 2006.
- ARRAIS, Raimundo. **O Pântano e o Riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/UDP, 2004.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- CASCUDO, Luiz da Câmara. **História da Cidade do Natal**. 3. ed. Natal: IHG/RN, 1999.
- DR. AFONSO PENNA NO RIO GRANDE DO NORTE, **A República**. Natal, n. 118, 9 jun. 1906.
- FERREIRA, Angela Lúcia, DANTAS, George. Os “indesejáveis” na cidade. In: FERREIRA, Angela Lúcia, DANTAS, George (orgs.). **Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna** (Natal, 1890-1940). Natal: EDUFRN-Editora da UFRN, 2006.
- GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.
- GONZÁLEZ, Rafael Alcaide. **El ferrocarril como elemento estructurador de la morfologia urbana: El caso de Barcelona 1848-1900**. In: Scripta Nova-Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Univerdad de Barcelona, v. IX, n. 194 (65). Disponível em: <www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-65.htm>. Acesso em: 1 de agosto de 2005
- GREGORIO, Roberto de; BUGNONE, Silvia. **Curso electrónico: valorizacion de nuestro patrimonio**. Buenos Aire: Fundación Patrimonio Histórico, 28 de octubre al 2 de diciembre de 2005.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

LEPETIT, Bernard. Das Capitais às Praças Centrais. Mobilidade e Centralidade. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Cidades Capitais do Século XIX: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferências de Modelos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

LYRA, Carlos. **Natal através do tempo**. Natal: Sebo Vermelho: 2001

MARIUZZO, Patrícia. Trens e cana-de-açúcar. In: **Patrimônio – Revista Eletrônica do Iphan**. Dossiê Herança Industrial, n. 4 - mar./abr. de 2006. Disponível em: <www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=167>. Acesso em: 12 de janeiro de 2007.

MELO, Josemir Camilo de. A ferrovia inglesa Natal-Nova Cruz. In: **Caderno de História**, v.2, n.1 (jan./jun. 1995). Natal: UFRN/Editora Universitária, 1995.

MIRANDA, João Maurício Fernandes de. **Evolução Urbana de Natal em seus 400 anos**. Natal: [s.n.], 1999.

MOREIRA, Ana Zélia Maria. **Um espaço pioneiro de modernidade educacional: Grupo Escolar Augusto Severo – Natal/RN (1908-1913)**. 2005. Dissertação (Mestrado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Departamento de PPGAU, UFRN, Natal, 2005.

MOURA, Pedro Rebouças. **Fatos da história do Rio Grande do Norte**. Natal: Companhia Editora do Rio Grande do Norte, 1986.

OLIVEIRA, Giovana. **Paiva de. De cidade a Cidade: o processo de modernização de Natal 1889/1913**. Natal: EDUFRN, 1999.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista**. Bauru: EDUSC, 2001.

RIO GRANDE DO NORTE. Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte na sessão ordinaria que teve lugar no dia 17 de fevereiro do anno de 1853, pelo illm. e exm. sr. presidente da provincia, o dr. Antonio Francisco Pereira de Carvalho. Recife, Typ. de M.F. de Faria, 1853.

———. Mensagem dirigida pelo governador Joaquim Ferreira Chaves ao Congresso Legislativo do Estado do Rio Grande do Norte ao abrir-se a 1ª sessão ordinária da 3ª Legislatura em 14 de Julho de 1898. Acompanhada do relatório da secretaria e anexos. Natal, Typ. D'A República, 1899.

———. Mensagem lida perante o Congresso Legislativo do Estado na abertura da primeira sessão da quinta legislatura a 14 de Julho de 1904 pelo governador Augusto Tavares de Lyra. Natal, Typ. D'A República, 1905.

———. Relatorios com que installou a Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte no dia 11 de junho de 1873 o 2.o vice-presidente exm. sr. coronel Bonifacio Francisco Pinheiro de Camara. Rio de Janeiro, Typ. Americana, 1873.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Potengi: fluxos do rio Salgado no século XIX**. Natal: Sebo Vermelho, 2003.

SÉRGIO, Giovanni; CASTRO, Nei Leandro. **Natal 400 Anos: uma viagem poética**. Natal: Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte-Fiern, 1998.

SILVA, Elvan. **Arquitetura e Semiologia: notas sobre a interpretação lingüística do fenômeno arquitetônico**. Porto Alegre: Sulina, 1985.