



## **Caes Tavares de Lyra: o vestíbulo da cidade de Natal (1869-1927)**

*Muelle Tavares de Lyra: el vestíbulo de la ciudad de Natal (1869-1927)*

**E1\_07 - A materialidade da vida urbana: redes técnicas, moradia e configurações  
socioespaciais (1880-1960)**

**Yuri Simonini**

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo, Centro Universitário do  
Rio Grande do Norte, Brasil  
simonini@unirn.edu.br

**Talita Santiago Ferreira Costa**

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo, Universidade Federal do  
Rio Grande do Norte, Brasil  
talitasantiagoo@gmail.com

**Angela Lúcia Ferreira**

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo, Universidade Federal do  
Rio Grande do Norte, Brasil  
angela.lucia.ferreira@ufrn.br

**Resumo:** Os equipamentos portuários desempenharam papel crucial na circulação de pessoas, mercadorias e doenças, sobremaneira a partir da segunda metade do século XIX. Estruturas como ancoradouros e cais possuíam funções específicas, sendo este último um ponto de intensa movimentação, nomeadamente no embarque e desembarque de passageiros. Em Natal, durante as ações de melhoramentos portuários no bairro da Ribeira, incluiu-se a construção do cais Pedro de Barros em 1869, posteriormente rebatizado Tavares de Lyra. Ao longo do tempo, o local passou por diversos aperfeiçoamentos para atender às demandas dos viajantes, com derradeira grande intervenção conhecida ocorrendo em 1927, antes da implantação do Plano de Expansão de Natal em 1935 e da chegada da hidroaviação comercial, que deslocaria o “vestíbulo” para outros pontos da cidade. Além de consolidar-se como “porta de entrada” da capital, o cais integrou-se a um projeto maior de reformas encampado pelas elites potiguaras em locais específicos da urbe, abrangendo a criação de uma avenida homônima – um “hall” – entre 1904 e 1908, transformando-a no eixo central do bairro. Este estudo objetiva analisar o papel do cais e sua avenida na construção dos aspectos simbólicos da modernização, a partir do reordenamento urbano da Ribeira entre 1869 e 1927. Com base teórico-metodológica da História Urbana, utilizou-se jornais locais, relatórios governamentais, registros de memorialistas, suporte iconográfico e bibliografia especializada para examinar as ações da administração pública, os princípios higienistas e a influência da saúde pública no desenvolvimento urbano de Natal/RN.

As ações no cais e na avenida ressignificaram as concepções de saneamento da época, promovendo intervenções urbanas que envolveram embelezamento, retificação da via, arborização e imposição de estilos arquitetônicos considerados modernos em uma área portuária. Esse processo consolidou uma nova imagem da cidade, com criação de espaços socio-diferenciados, abrangendo sua principal via de acesso, ao mesmo tempo em que apagava sistematicamente os vestígios coloniais remanescentes.

**Palavras-chave:** Modernização urbana, Saneamento, Melhoramentos Portuários, Natal-RN/Brasil.

**Resumen:** *Las infraestructuras portuarias desempeñaron un papel crucial en la circulación de personas, mercancías y enfermedades, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Estructuras como fondeaderos y muelles cumplían funciones específicas, siendo este último un punto de intensa actividad, particularmente en el embarque y desembarque de pasajeros. En Natal, en el marco de las acciones de mejoramiento portuario en el barrio de la Ribeira, se incluyó la construcción del muelle Pedro de Barros en 1869, posteriormente rebautizado como Tavares de Lyra. Con el paso del tiempo, el lugar fue objeto de diversos perfeccionamientos destinados a atender las demandas de los viajeros, siendo la última gran intervención conocida la ocurrida en 1927, antes de la implementación del Plan de Expansión de Natal en 1935 y de la llegada de la hidroaviación comercial, que trasladaría el “vestíbulo” a otros puntos de la ciudad. Además de consolidarse como la “puerta de entrada” de la capital, el muelle se integró a un proyecto más amplio de reformas impulsado por las élites potiguaras en áreas específicas de la urbe, que incluyó la creación de una avenida homónima – un “hall” – entre 1904 y 1908, transformándola en el eje central del barrio. Este estudio tiene como objetivo analizar el papel del muelle y de su avenida en la construcción de los aspectos simbólicos de la modernización, a partir del reordenamiento urbano de la Ribeira entre 1869 y 1927. Con base teórico-metodológica en la Historia Urbana, se utilizaron periódicos locales, informes gubernamentales, registros de memorialistas, material iconográfico y bibliografía especializada para examinar las acciones de la administración pública, los principios higienistas y la influencia de la salud pública en el desarrollo urbano de Natal/RN. Las intervenciones en el muelle y en la avenida resignificaron las concepciones de saneamiento de la época, promoviendo acciones urbanas que incluyeron el embellecimiento, la rectificación de la vía, la arborización y la imposición de estilos arquitectónicos considerados modernos en un área portuaria. Este proceso consolidó nueva imagen de la ciudad, con la creación de espacios socialmente diferenciados que abarcaban su principal vía de acceso, al mismo tiempo que borraba sistemáticamente los vestigios coloniales remanentes.*

**Palabras-clave:** Modernización urbana, Saneamiento, Mejoras portuarias, Natal-RN/Brasil.

## Introdução

A experiência de reformas portuárias e urbanas de Natal evidencia, de forma particular, as tensões e ambições, em um cenário muito mais amplo. No Brasil de fins do século XIX, os portos constituíam a principal porta de acesso ao mundo, desempenhando papel estratégico na circulação de pessoas, mercadorias e ideias. Mais do que simples pontos de embarque e desembarque, esses espaços assumiam funções centrais no processo de integração do país às dinâmicas econômicas, políticas e culturais globais. Entretanto, a precariedade estrutural dos portos herdados do período do Segundo Império Brasileiro (1841-1889), descritos por Cezar T. Honorato (2002, p. 162) como um “conjunto desarticulado e mal construído de trapiches de madeira”, que demandava adequações imediatas, evidenciava a urgência de intervenções capazes de adequá-los às novas exigências do comércio internacional.

Embora articuladas desde o início do século XIX, as ações de melhoramentos portuários só ganharam maior impulso após a Proclamação da República, revelando-se fundamentais não apenas para o Estado brasileiro, mas também para as capitais litorâneas, que buscavam projetar-se como centros modernizados e competitivos. Nesse cenário, os portos passaram a ser compreendidos como elementos essenciais ao progresso e à inserção em circuitos internacionais de trocas, ao mesmo tempo em que se vinculavam a políticas de expansão urbana, saneamento e embelezamento das cidades (Simonini, 2014).

A cidade de Natal convivia com problemas de integração aos centros produtivos do interior do estado e os esforços para o seu desenvolvimento esbarravam nas dificuldades de acesso ao porto. Como observa o jornalista do “Diário do Natal”, em 1883:

A simples observação dos fatos mostra claramente que o Rio Grande do Norte progride, a sua capital tende a tornar-se um grande empório comercial, surge por toda a parte a atividade, forças vitais se levantam, o comércio estrangeiro procura de preferência o nosso porto como o mais próximo da Europa na longa travessia transatlântica; mas tudo isso, todas essas forças motoras do desenvolvimento do estado estacam diante da dificuldade na transposição da barra<sup>1</sup>, verdadeira muralha chinesa oposta ao seu progresso (Abertura..., 1883, p.3).<sup>2</sup>

Entre as décadas de 1860 e 1930, diversos engenheiros se dedicaram ao processo de melhoramento do porto. Enquanto os trabalhos avançavam, a própria cidade se desenvolvia a partir de sucessivas reformas em locais propositalmente escolhidos, criando, na década de 1910 uma nova Natal (Oliveira, 2000). Nesse sentido, os articulistas dos jornais, alinhados às elites político-econômicas potiguares, passaram a exigir não apenas a criação de um espaço adequado para embarque e desembarque de passageiros, como também a abertura de uma avenida que funcionasse como prolongamento simbólico do cais, articulando-o ao tecido urbano e reafirmando a imagem de modernidade que se buscava projetar para a capital.

---

<sup>1</sup> Conforme aponta Yuri Simonini (2014), um dos principais problemas do porto da capital potiguar residia no acesso marítimo, comprometido pela ocorrência de afloramentos rochosos na entrada da barra do rio Potengi.

<sup>2</sup> A ortografia e a pontuação das citações das fontes primárias ao longo deste texto foram atualizadas respeitando os documentos originais, inclusive os eventuais erros tipográficos e de redação, desde que não comprometam seu entendimento.

É nesse contexto que se insere a construção do Cais Pedro de Barros, inaugurado em 1869 e, posteriormente, rebatizado como Cais Tavares de Lyra após a abertura da avenida homônima durante o segundo governo de Alberto de Albuquerque Maranhão (1908-1913). Até fins da década de 1930, o cais passou por sucessivas intervenções, culminando na grande reforma de 1927. Objetiva-se, aqui, analisar o papel do atracadouro e sua via de acesso na construção dos aspectos simbólicos da modernização, a partir da reordenamento urbano da Ribeira entre 1869 e 1927.

Do ponto de vista teórico-metodológico, este estudo ancora-se nos pressupostos da História Urbana, entendida como campo interdisciplinar que articula dimensões políticas, sociais, econômicas e culturais no processo de constituição das cidades. A análise privilegiou a relação entre práticas de governo, discursos de modernização e transformações materiais no espaço urbano de Natal.

Para tanto, adotou-se uma estratégia metodológica baseada na crítica cruzada de fontes de diferentes naturezas. Os jornais “A Republica” e o “Diário do Natal” foram mobilizados não apenas quanto registros factuais, mas também espaços de disputa simbólica, nos quais cronistas vinculados às elites político-econômicas – Henrique Castriciano e Policarpo Feitosa<sup>3</sup> – projetavam expectativas de progresso e modernidade. Os relatórios de governo do Rio Grande do Norte, por sua vez, ofereceram acesso às justificativas técnicas e administrativas para as intervenções portuárias e urbanas, revelando os mecanismos de legitimação política do poder público. Já os registros do memorialista Lauro Pinto e do historiador Luís da Câmara Cascudo permitiram acessar percepções subjetivas e memórias sociais, importantes para compreender como a cidade e suas reformas foram narradas e incorporadas ao imaginário local. O suporte iconográfico, sobretudo as fotografias, plantas urbanas e cartografias históricas, foi fundamental para identificar materialmente as transformações do espaço portuário e de seu entorno, evidenciando tanto os aspectos técnicos quanto as representações visuais da modernidade.

O texto se organiza em duas partes complementares: a primeira analisa os primórdios do processo de melhoramento portuário de Natal e a construção do Cais<sup>4</sup> Pedro de Barros, de 1869 a 1878, evidenciando a forma em que esse ancoradouro simbolizou o deslocamento do centro político e econômico da cidade e acompanhou um projeto de modernização ainda incipiente. A segunda examina as reformas urbanas do início do século XX, quando o cais e a avenida homônima foram reconfigurados segundo os ideais de progresso, salubridade e embelezamento, expressando a tentativa das elites potiguaras de projetar uma imagem civilizada e moderna para a capital.

### **A cidade em busca de um ancoradouro**

Em 1899, Policarpo Feitosa descreveu a impressão de um passageiro ao adentrar o Cais Pedro de Barros, que ele próprio denominou, de forma pejorativa, “arapuca da Alfândega”, em referência à possível precariedade de suas instalações. Segundo o autor, restaria ao forasteiro voltar seu olhar

---

<sup>3</sup> Pseudônimo de Antônio José de Melo e Souza, senador e governador do Rio Grande do Norte.

<sup>4</sup> Pode-se dizer que o porto é constituído por um conjunto mais amplo de infraestruturas, instalações e serviços destinados à atracação, circulação e controle de embarcações, incluindo áreas de acesso marítimo, armazéns, equipamentos, serviços administrativos e a articulação com a cidade. Já o cais refere-se a uma estrutura específica dentro desse conjunto, consistindo na obra de engenharia construída à margem de rios ou do mar, destinada à atracação direta das embarcações e às operações de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias.

para a paisagem natural circundante e, ainda assim, esse viajante não chegaria a contemplar “a vegetação luxuriante, a floresta esplêndida, sombria e intrincada, cuja verdura incomparável e perpétua tenta seduzir [o estrangeiro]”, tampouco vislumbraria a cidade (Feitosa, 200-?, p. 9–10).

Às vésperas do fim do século XIX, Natal encontrava-se em um processo de transição singular. Os melhoramentos urbanos eram ainda tão incipientes que ainda não permitiam caracterizá-la como uma cidade de fato, uma vez que, segundo Henrique Castriciano em 1903, “esta [a capital] alargou-se, estendeu-se, porém os melhoramentos não alteraram a sua fisionomia de aldeia” (Albuquerque, 1993, p. 223)<sup>5</sup>. Tratava-se, assim, de uma

Modesta capital, dividida em dois pequenos bairros de ruas impossíveis, ou sem calçamento ou grosseiramente calçadas de pedra bruta, sem edifícios, sem jardins, com pequeno comércio e nenhuma indústria, [que] parecerá mais uma vila pacata de interior do que uma capital marítima” (Feitosa, 1899, 200-?, p. 12).

Certamente, cronistas como Policarpo Feitosa quanto Henrique Castriciano traduziam uma busca pelo moderno, pelo “civilizado”, que não encontrava respaldo na paisagem urbana da cidade. Ao projetarem suas visões de época nas crônicas que escreviam, percebiam a pequena capital potiguar, ainda marcada por ares coloniais, de forma pejorativa, enfatizando os aspectos negativos de uma localidade que não se reconhecia plenamente como cidade.

Esses exemplos de leitura crítica reforçam a ideia de que Natal, embora fosse a capital de uma província litorânea e dispusesse de um porto em posição estratégica no Atlântico, não se integrava às dinâmicas de modernização que transformavam outras cidades brasileiras. O contraste entre a localização geográfica privilegiada (Figura 1) e a precariedade urbana tornava ainda mais evidente a urgência por reformas, sobretudo no espaço portuário.

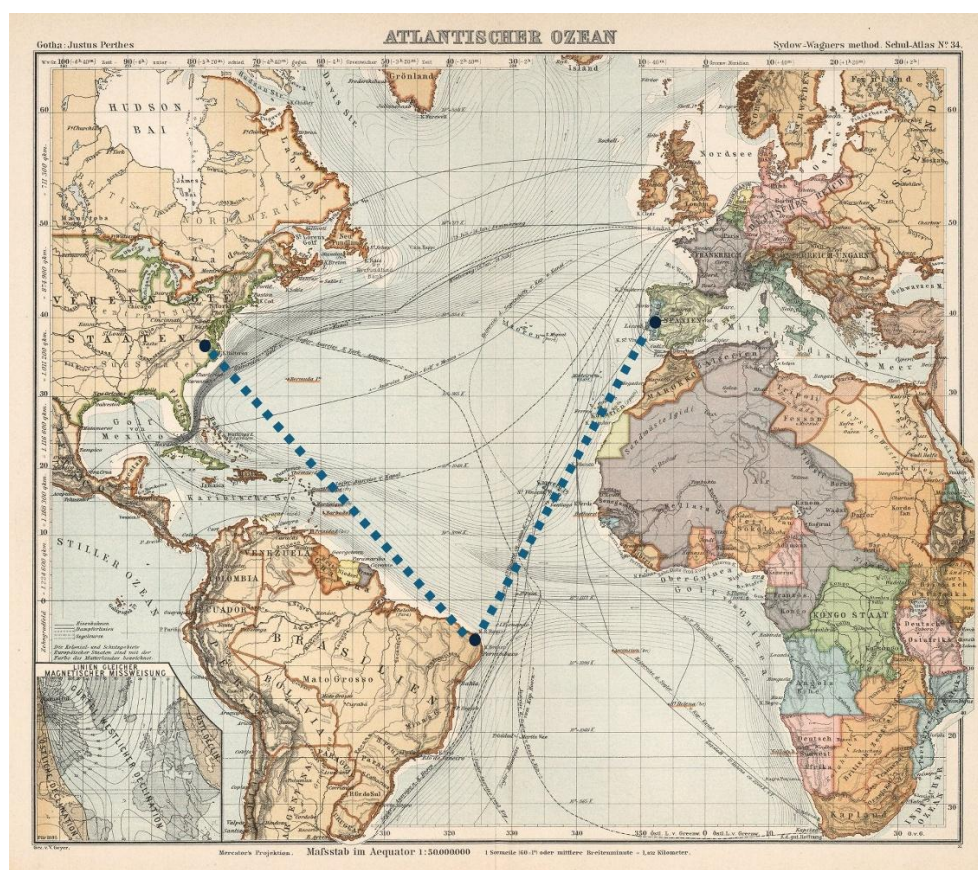
Se compararmos os registros cartográficos mais antigos da capital norte-rio-grandense já encontrado, é possível identificar elementos importantes sobre a disposição da cidade e sua relação com o Rio Salgado (atual Rio Potengi). O mapa inserido no Atlas de Cândido Mendes, de 1868, apresenta um esboço de Natal tal como se configurava em 1864 (Figura 2)<sup>6</sup>. Nele constam os dois primeiros bairros – Cidade Alta e Ribeira – separados por uma área alagadiça e por uma ladeira arenosa que dificultava a ligação entre ambos. Nesse mesmo período, o primeiro cais da cidade surgido concomitante à fundação da cidade se localizava no Passo da Pátria, conectado por um estreito acesso elevado até a Praça Albuquerque Maranhão – área central do núcleo primário da cidade –, evidenciando a precariedade das infraestruturas portuárias e a fragilidade das conexões internas da cidade.

O estudo realizado em 1878 para a implantação da trama da ferrovia possui maior detalhamento do ponto de vista técnico (Figura 3). Focado sobremaneira na Ribeira, a planta ainda traz sua ocupação ao longo de duas ruas longitudinais, a do Comércio (atual Rua Chile), próximo ao rio e a Frei Miguelinho em paralelo, que igualmente aparecem no esboço de 1868. Considerado bairro

<sup>5</sup> O texto se publicou originalmente na Gazeta do Comércio em 16 de abril de 1903, sob o pseudônimo de José Braz. Esse e outros textos de Castriciano foram posteriormente reunidos e organizados por José Geraldo Albuquerque, em edição publicada em 1993, conforme indicado na Bibliografia.

<sup>6</sup> Informações acerca do Atlas pode ser encontrada em DANTAS, George A. F.; FERREIRA, Angela Lúcia A.; SIMONINI, Yuri. Desenhando territórios: a cartografia de Cândido Mendes e o Nordeste brasileiro do século XIX. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais* (ANPUR), v. 13, p. 87-99, 2011.

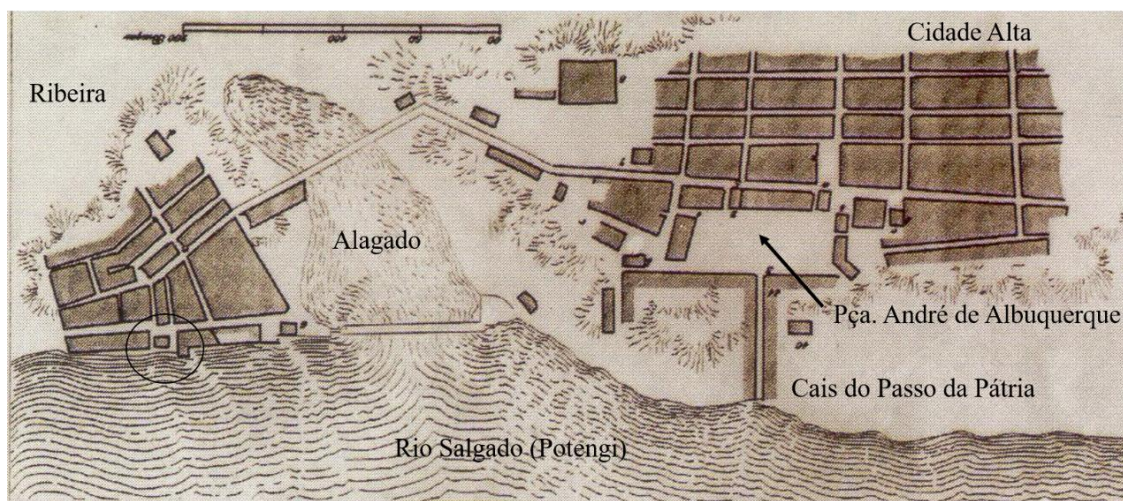
desde 1853, o local possui certas características para inserção de uma estrutura portuária, como uma extensa área plana e proximidade com a foz do rio Salgado. Ademais, conforme o relato de Henry Koster (1816), desde pelo menos o início do século XIX, já era usado por diversos negociantes, o que possibilitaria caracterizá-lo como uma área com potencial para a localização de atividades mercantis. A importância da consolidação da Ribeira como “[...] bairro comercial, e que promete aumentar” (Junqueira, 1860, p.10) pode-se ser compreendida pela consequente transferência do palácio do governo para o bairro em 1869, fomentando e consolidando ainda mais uma expansão física naquela direção (Ferreira, 2003; Simonini, 2014).



**Figura 01.** Localização aproximada de Natal e as distâncias relativas entre a capital norte-rio-grandense e a América do Norte e Europa. Fonte: Von Hermann, 1902. Nota: Editado pelos autores.

As primeiras iniciativas de construção do cais datam da década de 1860 na área da antiga alfândega, quando o então presidente da província, João José de Oliveira Junqueira (1859-1860)<sup>7</sup>, aguardava a vinda do engenheiro hidráulico Berthot – que se encontrava no Ceará – para executar os serviços, o que, contudo, não se concretizou. Poucos anos depois, já sob a gestão do presidente José Bento da Cunha Figueiredo Júnior (1860-1861), ciente de que Natal dispunha de um “espaçoso ancoradouro para grande número de navios, que atracam facilmente aos trapiches, tal a placidez das águas e a profundidade dos lugares contíguos à terra”, designou o engenheiro Ernesto Amorim do Valle para dar início às obras (Figueiredo Júnior, 1862, p. 27). O projeto previa a construção de uma muralha de proteção com mais de 200 metros de extensão destinada a conter o avanço das águas do rio sobre o bairro da Ribeira durante as marés altas (Figura 3, indicada em azul).

<sup>7</sup> O período indicado entre parênteses refere-se ao intervalo de exercício do mandato governamental, quando essa informação é explicitada.



**Figura 02:** Detalhe da prancha VIII, relativa ao Rio Grande do Norte, mostrando Natal. O círculo preto assinala o provável local do ancoradouro secundário da cidade. Fonte: Almeida, 1868. Nota: Editado pelos autores.



**Figura 03:** Estudo preliminar para implantação de nova linha férrea de Natal, 1878. A indicação “Porto” assinala a Ribeira. Em amarelo, a localização do cais de atracação e a via que se tornaria a Avenida Tavares de Lyra e, em azul, a muralha de contenção construída em 1863. Fonte: Rodrigues, 2003. Acervo: HCurb. Nota: Editado pelos autores.

Na ocasião, as tentativas anteriores de execução das obras do cais foram duramente criticadas. Figueiredo Júnior, em 1862, observa que, antes da designação do engenheiro Amorim do Valle, os serviços haviam sido entregues a empreiteiros sem a devida qualificação técnica, “alguns dos quais ainda não deram conta do dinheiro nem da obra”. O resultado, segundo o presidente da

provincia, resumiu-se em “obras antigas [que] se ressentem da falta de elegância” (Figueiredo Júnior, 1862, p. 23).

As obras da muralha – bem como os serviços complementares, como os aterros – foram executadas ao longo da década de 1860. Em 1862, deu-se início à construção de uma área de desembarque na Praça da Alfândega e à realização dos trabalhos de proteção do cais do Salgado. O projeto e o orçamento foram elaborados pelo próprio engenheiro Amorim do Valle, enquanto a execução ficou sob a responsabilidade do senhor José Rodrigues Vianna, vencedor da licitação pública. As obras foram concluídas em pouco mais de onze meses.

A construção, entretanto, limitou-se à estrutura principal do cais, sem contemplar determinados acabamentos, considerados pelo engenheiro como meros – destinados apenas à “conservação e aformoseamento do único cais de desembarque que tem esta cidade” (Valle, 1867, p. 1). Esses complementos foram assim descritos:

Lajeamento de toda área do cais para evitar a lama que sobre o aterro formam as chuvas; que se coloque varandas de ferro pelos lados para embaraçar que inconvenientemente se faça por ali desembarques de volumes; que se assente corrimões de ferro em cada uma das escadas, e finalmente que se eleve o aterro da pequena praça da alfandega até nivelar com o cais (Valle, 1867, p.1)

Contudo, em 1869, o presidente provincial Pedro de Barros Cavalcanti de Albuquerque (1869-1870) ordenou a construção de um novo ancoradouro, denominado Cais 10 de Junho, popularmente conhecido como Cais Pedro de Barros (Cascudo, 1999). As razões para essa mudança de orientação – em vez de dar continuidade ou promover melhorias no cais da Alfândega – permanecem pouco claras. Infere-se, entretanto, que a decisão possa estar relacionada à transferência da sede do governo provincial da Cidade Alta para o bairro da Ribeira, ocorrida no mesmo ano, quando Barros passou a despachar em um casarão situado nas proximidades do novo ancoradouro.

Esse deslocamento administrativo, ainda que pontual, revelava uma inflexão simbólica e funcional na organização do espaço urbano: a Ribeira passava a concentrar os fluxos econômicos e políticos que até então gravitavam em torno da Cidade Alta. A mudança reforçava o papel emergente do bairro como centro comercial e portuário, além de aproximar o poder público das atividades ligadas à navegação e ao comércio marítimo, setores fundamentais para a economia potiguar do período.

A localização do novo cais oferecia, ademais, uma vantagem prática às autoridades, permitindo um deslocamento mais rápido e menos penoso entre o porto e a sede do governo<sup>8</sup>. O acesso ao antigo palácio provincial, situado na Cidade Alta, fazia-se por uma ladeira íngreme de terra e areia, que separava os dois núcleos da cidade e dificultava o trânsito de pessoas e mercadorias, sobretudo em períodos de chuva (Simonini, 2014). A instalação do governo na Ribeira, portanto, pode ser compreendida como parte de um movimento mais amplo de reconfiguração do espaço urbano, em que a busca por eficiência administrativa e pela modernização das infraestruturas urbanas se entrelaçava à valorização dos espaços portuários como novos polos de poder e sociabilidade. Entretanto, essa iniciativa não foi suficiente para garantir a conservação da

---

<sup>8</sup> A título de exemplo, o Jornal “A Republica”, de 27 de setembro de 1890, recordou notícia do ano anterior acerca da visita do Príncipe Imperial Consorte Conde D’Eu (marido da princesa Isabel, herdeira do trono brasileiro) à Capital potiguar, com descrição do curto trajeto entre o cais e o palácio do governo.

estrutura. Apenas um ano após a inauguração, o então presidente provincial Silvino Elvídio Carneiro da Cunha determinou reparos imediatos, tendo em vista o estado de ruína em que o cais já se encontrava. Segundo o relatório apresentado à Assembleia Provincial, “com isso não só evitar-se-á que ele continue a estragar-se, como também que se façam no futuro despesas mais avultadas” (Cunha, 1870, p. 19).

Após os reparos ordenados em 1870, o Cais Pedro de Barros praticamente desaparece das fontes oficiais e da imprensa local durante as décadas seguintes. Neste período, os relatórios provinciais e os jornais de circulação regular não fazem menção significativa à sua estrutura ou ao seu funcionamento. Esse silêncio documental sugere que o cais, embora mantivesse certa utilidade cotidiana, deixara de ocupar um lugar central nas preocupações do poder público, sendo relegado a um papel secundário diante de outras demandas urbanas.

Somente a partir da primeira década do século XX, já no regime republicano e na consolidação de uma elite dirigente de perfil oligárquico e modernizador, o cais voltaria à pauta das intervenções urbanas. Inserido em um conjunto mais amplo de obras voltadas para o embelezamento, saneamento e reordenamento da cidade, o antigo ancoradouro seria novamente objeto de atenção governamental. Nesse contexto, a requalificação do Cais Pedro de Barros e a abertura da Avenida Tavares de Lyra constituíram ações complementares, ambas orientadas pela intenção de conferir à capital potiguar uma imagem de progresso e civilidade, consonante com os ideais urbanísticos da considerada Primeira República no Brasil (1889-1930) – tema que será examinado a seguir.

### **O Cais e a Avenida Tavares de Lyra: modernização e higienização urbana em Natal**

Com a instauração da República e a consolidação das oligarquias regionais, as primeiras décadas do século XX foram marcadas por um discurso modernizador que procurava alinhar as capitais brasileiras às tendências urbanas observadas em grandes centros como Rio de Janeiro, Recife e Salvador. Sob a influência de ideais positivistas e higienistas, o espaço urbano passou a ser concebido como símbolo de progresso e de civilização, exigindo intervenções que expressassem a ordem e a racionalidade almejadas pelo novo regime. Inspiradas nas reformas de Haussmann em Paris e nas intervenções sanitárias do Rio de Janeiro de Pereira Passos, as elites locais buscaram projetar sobre o espaço urbano uma estética da modernidade que traduzisse, ao mesmo tempo, o controle do corpo social e a racionalização da paisagem (Ribeiro; Cardoso, 1996; Leme, 2005).

Em Natal, essa visão se traduziu em uma série de melhoramentos urbanos, implementados sobretudo a partir dos governos de Alberto Maranhão (1900-1904; 1908-1913), cujo projeto de cidade traduzia os valores de uma elite local interessada em reconfigurar a paisagem urbana e afirmar uma identidade moderna para a capital potiguar (Oliveira, 1999). Nos relatórios dos governadores, os serviços de saneamento, calçamento e embelezamento aparecem reiteradamente como sinais visíveis do avanço civilizatório. O vocabulário empregado (“melhoramentos”, “aformoseamento”, “progresso”, “salubridade”, entre outros) revela o modo como a linguagem administrativa e jornalística se articulava à retórica higienista, associando a limpeza física dos espaços à regeneração moral e social da população.

É nesse cenário que o Cais Pedro de Barros ressurge como objeto de atenção do poder público. As obras, agora, visavam não apenas melhorar as condições de embarque e desembarque, mas também transformar a sua aparência, adequando-o aos padrões estéticos e funcionais do novo

tempo republicano. Assim, o ancoradouro passou a integrar um plano mais amplo (porém fragmentado) de requalificação urbana da cidade.

A primeira ação, contudo, teve um caráter mais simbólico do que efetivamente material. Em 1905, a Resolução n.º 98 da Intendência Municipal alterou o nome do cais e da via projetada para Augusto Tavares de Lyra, medida de caráter eminentemente emblemático, sobretudo se considerarmos a observação de Cascudo (2024, p. 333), segundo a qual, até o início do século XX, “não havia avenida alguma”. Ao observarmos o trecho adjacente à futura avenida na Figura 02<sup>9</sup> (destacado em amarelo), percebe-se que a área mantinha, muito provavelmente, a mesma configuração espacial do início dos Oitocentos, ainda distante da imagem moderna que se pretendia projetar. A renomeação, portanto, não correspondia a uma transformação física imediata do espaço urbano.

A homenagem ao político potiguar que havia se tornado ministro da Viação e Obras Públicas do governo brasileiro em 1905 expressava, antes, um gesto de vinculação simbólica da cidade às redes de poder oligárquico que dominavam o cenário político potiguar. Tavares de Lyra, membro influente da oligarquia Albuquerque Maranhão, representava a ascensão de uma elite local empenhada em projetar sua influência para além das fronteiras provinciais. Dessa forma, o ato de renomear o cais e a via representava menos uma transformação concreta do espaço urbano e mais uma antecipação metafórica das obras de modernização que o regime republicano e suas oligarquias passariam a promover nos anos seguintes.

A Resolução n.º 118 de 1908 ratificou a mudança do nome e delimitou seus contornos espaciais: “o trecho do bairro da Ribeira, atualmente conhecido pela denominação Cais Augusto Lyra, fará parte integrante da avenida em projeto que medeia o cais de desembarque, antigo Pedro de Barros, e a avenida Sachet. A nova avenida terá a denominação de Avenida Tavares de Lyra” (Arrais, Rocha, Viana, 2012, p.210).

As obras de fato somente se iniciariam em 1910, com as desapropriações “amigáveis” – ou seja, sem imbróglis jurídicos – de diversos prédios ali existentes para a abertura da nova avenida (Maranhão, 1910, p.19). No ano seguinte, a área já se encontrava totalmente desapropriada e em processo de urbanização, marcando o início concreto das intervenções que transformariam a Ribeira em um dos principais símbolos da modernização natalense. Segundo a mensagem à Assembleia estadual proferida pelo governador Alberto Maranhão (1911, p.19), o avanço das obras permitiu a aquisição na Europa de um obelisco em granito, com cinco metros de altura, ornado com o medalhão do senador Tavares de Lyra e os escudos de armas da União, do Rio Grande do Norte e da capital potiguar. A escolha do obelisco, forma recorrente da monumentalidade republicana do período com exemplares em Paris, Londres e Washington, reforçava simbolicamente os ideais de ordem, progresso e permanência associados ao projeto de modernização urbana então em curso. Outros elementos decorativos planejados incluíam a “estátua de Augusto Severo, com baixos-relevos representando a catástrofe do Pax e a efigie do engenheiro Sachet, além de bancos e guarnições destinados ao mobiliamento e à arborização da avenida”<sup>10</sup>. Essas ações, ainda que pontuais, revelavam o esforço do governo oligárquico em

<sup>9</sup> A considerada primeira planta cadastral de Natal elaborou-se apenas em 1924, durante os levantamentos realizados pelo engenheiro Henrique de Novaes. Há registros da existência de um inventário anterior, datado da década de 1910, contudo, até o presente momento, este documento não foi encontrado.

<sup>10</sup> O desastre do Pax ocorreu em 12 de maio de 1902, em Paris, durante uma tentativa de voo do dirigível idealizado por Augusto Severo, irmão de Alberto Maranhão – e, portanto, membro da Oligarquia Albuquerque Maranhão –, em parceria com o engenheiro francês Georges Sachet. A aeronave, concebida

imprimir monumentalidade à nova via, transformando-a em um símbolo urbano do progresso republicano.

A monumentalização da avenida e do cais não se limitava, portanto, a um projeto de infraestrutura, mas constituía uma estratégia simbólica de legitimação política. Sob o comando da oligarquia Albuquerque Maranhão, a capital potiguar passava a ser moldada conforme os ideais republicanos de progresso e civilização, traduzidos em formas visíveis de ordenamento e embelezamento urbano. O espaço portuário, nesse sentido, tornava-se o ponto de confluência entre a modernização técnica e a representação do poder, funcionando como vitrine do governo e porta de entrada para a imagem de uma Natal “civilizada”.

Se as obras da avenida avançavam sem maiores obstáculos, o mesmo não se podia dizer dos serviços realizados no cais. O jornal oposicionista “Diario do Natal”, em sua edição de 7 de novembro de 1906, estampou na primeira página uma série de críticas à precariedade da estrutura portuária, denunciando problemas técnicos, atrasos e má execução das obras. Sob o título “Desmoronou-se...”, o articulista afirmava que os problemas remontavam ainda à gestão anterior de Tavares de Lyra (1904-1906), quando ele encarregara o senhor Eduardo dos Anjos, “elevado pelo senador Pedro Velho a engenheiro”, da condução das obras. Concluído o cais, contudo, não tardou a aparecer problemas e, “em pouco tempo, a rampa de desembarque estava imprestável” (Desmoronou-se..., 1906, p.1).

O artigo esclarecia que as obras haviam sido novamente entregues a Eduardo dos Anjos, encarregado agora de “endireitar a rampa e fazer a escadaria da mesma”, ao vultuoso custo (à época) de cinco contos de réis. A escolha, além de retomar o serviço com o mesmo responsável, era sem licitação pública e sem supervisão técnica adequada evidenciava práticas recorrentes da república oligárquica. As obras do cais se tornam mais um palco de disputas políticas entre governo e oposição. O “Diario do Natal” (1906, p.1) explora com ironia e indignação a precariedade do empreendimento, apontando-o como exemplo paradigmático de desperdício e má gestão dos recursos públicos.

Quem passava por ali e via como se estava fazendo aquele serviço – sem as fundações precisas e de concreto, prognosticava que aquilo depois de concluído abateria e se desmoronaria e assim acaba de suceder, antes talvez de 30 dias da sua conclusão. Deu-se o abatimento e a escadaria desmoronou-se completamente. Está a coisa agora pior do que estava e o estado no desembolso de mais cinco contos de pura perda.

A narrativa do jornal não se limita à descrição do colapso físico da obra. Ela transforma o episódio em uma metáfora das críticas às políticas de modernização então empreendidas, cujo discurso de progresso técnico nem sempre era acompanhado de ações efetivas. O cais – símbolo de conexão e abertura da cidade ao mundo – convertia-se, paradoxalmente, em um espaço de ruína e descrédito, um espelho das contradições entre o ideal civilizador republicano e a persistência do

---

como um balão dirigível, incendiou-se poucos instantes após deixar o solo, em razão de uma explosão associada ao hidrogênio utilizado em seu enchimento, provocando a queda imediata do aparelho. A estátua dele e uma efígie do engenheiro Sachet foram instaladas na antiga Praça da República, posteriormente rebatizada de Praça Augusto Severo. O local consolidou-se como um dos principais cartões-postais da cidade, especialmente após o projeto de ajardinamento e a construção do Teatro Alberto Maranhão (Simonini, 2014; Arrais, 2006).

patrimonialismo local. Na sequência, o articulista amplia o tom de denúncia, transformando a crítica em ataque político direto:

Assim são todas as obras mandadas fazer pelo dr. Lyra, sem concorrência e sem fiscalização, feitas à vontade dos felizardos contratantes, que estão todos ricos e o Estado escangalhado, sem poder pagar aos seus funcionários — aos quais já deve mais de trezentos contos de réis de vencimentos (Desmoronou-se..., 1906, p.1).

Essa passagem é reveladora não apenas pela contundência da linguagem, mas pelo modo como articula a corrupção administrativa à precariedade financeira do Estado. Ao estabelecer um elo simbólico entre o colapso material da escadaria e o esgotamento moral do poder público, o “Diário do Natal” constrói uma retórica de deslegitimação que se apoia tanto na imagem da ruína física quanto na ruína ética da administração oligárquica. Por fim, o texto encerra com uma provocação, lançando uma dúvida irônica sobre a possibilidade de responsabilização dos envolvidos, ao evocar o título pomposo que Pedro Velho dera ao empreendimento: “Mas em relação ao cais Augusto Lyra, aquilo ficará assim como está, ou o sr. dr. vice-governador obrigará ao autor daquela *grande obra hidráulica*, como denominou o senador Pedro Velho, lastimando o insucesso do sr. Eduardo dos Anjos, a reconstruí-la de novo?” (Desmoronou-se..., 1906, p.1, grifos do autor).

As críticas veiculadas pela imprensa e a própria precariedade da estrutura do cais — “completamente demolido e imprestável” acabaram por impelir uma resposta do governo provincial. Conforme consta na Mensagem de 1907, o então presidente José de Mello e Souza (1907-1908) designou o arquiteto Herculano Ramos para conduzir os reparos necessários, destacando o caráter emergencial da intervenção, sobremaneira o “serviço de passageiros, pois o cais da Alfandega acha-se continuamente atulhado de mercadorias” (Souza, 1907, p.25). Segundo o documento, Ramos “encarregou-se gratuitamente de organizar o plano e de administrar pessoalmente todo o trabalho” (Souza, 1907, p.25).

Além dos reparos estruturais, a Mensagem de 1907 informa que a empresa Valle Miranda & Domingues foi responsável pela instalação da tubulação e dos postes de gás acetileno, sistema que visava iluminar a área portuária e conferir maior segurança às operações noturnas (Souza, 1907). A nomeação de Herculano Ramos<sup>11</sup> e implantação de uma infraestrutura completa indicam uma mudança no perfil da intervenção estatal, agora mais pautada por critérios de profissionalização e eficiência. Assim, a reconstrução do Cais Augusto Lyra insere-se num movimento mais amplo de requalificação simbólica e material de Natal, em que o espaço urbano começava a ser pensado como vitrine de modernidade e ordem administrativa.

Enquanto as obras do Cais Augusto Lyra avançavam de maneira irregular, os melhoramentos portuários de Natal seguiam um percurso mais sistemático. Convém observar que as obras do cais e do porto de Natal não se constituíram em intervenções conjuntas, pois diferiram quanto ao tempo de execução, às funções desempenhadas e aos auspícios institucionais. O cais, inaugurado em 1869, destinava-se ao embarque e desembarque de passageiros e de mercadorias provenientes do interior norte-rio-grandense, sob responsabilidade do governo estadual, enquanto o porto, iniciado com a instalação da Comissão de Melhoramentos do Porto, em 1894, integrava uma

---

<sup>11</sup> Sobre a trajetória profissional de Herculano Ramos, cf. LUNA, Débora Youchoubel P. A. Um artífice mineiro pelo país: formação e produção do arquiteto Herculano Ramos em Natal. 2016. Trabalho Final de Graduação (Curso de Arquitetura e Urbanismo) - Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2016.

lógica mais ampla de circulação marítima e esteve, em linhas gerais, sob supervisão ou gestão do governo federal (Melhoramentos..., 1902).

Os trabalhos no porto executados sob a tutela da Inspetoria de Portos, Rios e Canais, estenderam-se, nesse sentido, ao longo das décadas seguintes, resultando em uma série de projetos sucessivos que se prolongaram até os anos 1930, quando foi finalmente decretada a instalação do Porto Organizado de Natal, em 1933 (Simonini, 2014; 2021). Em sua fase inicial, as intervenções concentraram-se na construção do cais de desembarque de navios de grande calado e na consolidação das dunas que margeavam o Rio Potengi, buscando garantir estabilidade às estruturas ribeirinhas. Posteriormente, o foco deslocou-se para a abertura da barra, que implicou a demolição de formações rochosas submersas, e para a edificação de grandes guias-correntes de pedra, destinadas a regular o fluxo das águas e facilitar o acesso das embarcações (Simonini, 2021).

Essas ações, articuladas em diferentes etapas, serviram não apenas para consolidar a posição comercial da Ribeira, mas também para estruturar um sistema portuário hierarquizado, coerente com os ideais de progresso técnico e racionalização administrativa que permeavam as reformas urbanas do período. Nesse arranjo, o Porto de Natal passou a atender às embarcações de grande porte, destinadas ao transporte de mercadorias e ao comércio internacional, enquanto o Cais Tavares de Lyra desempenhava uma função complementar, voltada ao embarque e desembarque de passageiros e à baldeação com a Estação da Coroa, situada na margem oposta do Potengi<sup>12</sup>. Tal arranjo seria profundamente alterado com a inauguração da ponte metálica da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, em 1916, tornando obsoleta a antiga Estação da Coroa, até então utilizada para o transbordo de cargas e passageiros por via fluvial<sup>13</sup>.

No ano seguinte, o presidente Joaquim Ferreira Chaves (1914-1920) relata nova reconstrução do Cais Tavares de Lyra, além de obras de arborização e embelezamento, até sua inauguração oficial em 1919 (Chaves, 1917; Cascudo, 1999). Em 1958, assim Cascudo (apud Souza, 2008, p. 293) descreve a trajetória de suas melhorias:

Em novembro de 1911, a avenida estava em grande parte aberta e construídos edifícios em ambos os lados. Em novembro de 1913 estava o serviço terminado e avenida Tavares de Lira ostentava as dimensões dos nossos dias. Em dezembro do mesmo 1913 estava arborizada como mungubeiras e tendo bancos, com encostos mais ou menos confortáveis. Em princípios de 1914, as mungubeiras foram arrancadas e substituídas por palmeiras. Em 1915, as palmeiras desapareceram e vieram os atuais ‘Ficus benjamim’, grandes respeitadores do asseio público e do equilíbrio no nível das calçadas.

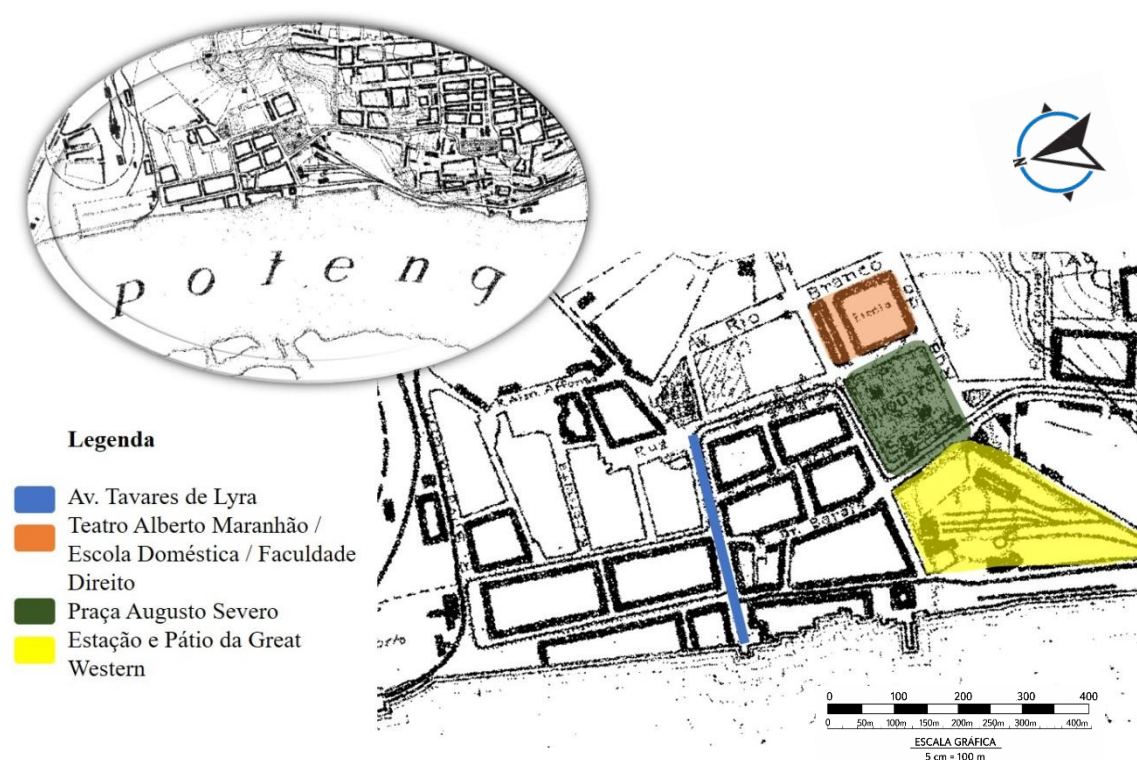
Ao analisar o levantamento topográfico cadastral de 1924 (Figura 4), é possível compreender a inserção espacial do Cais e da Avenida Tavares de Lyra na Ribeira. Sua localização próxima à Praça Augusto Severo e ao Teatro Alberto Maranhão – marcos da sociabilidade das elites natalenses – e à Estação de Trens da *Great Western*, tudo interligado pelo sistema de bondes, evidencia o papel estratégico dessa área como ponto de convergência entre o comércio, o transporte e a vida urbana moderna.

<sup>12</sup> Para compreender as dinâmicas do Cais Tavares de Lyra e a Estação da Coroa, cf. RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Potengi. Fluxos do Rio Salgado no Século XIX*. Natal: Sebo Vermelho, 2003.

<sup>13</sup> Ver NEGREIROS NETO, Manoel Fernandes. *A História da Ponte de Igapó*. Paraná: Appris, 2022.

Essa articulação entre o cais, a avenida, a praça, o teatro e os trilhos do bonde revela a paisagem construída que permitiu inserir uma representação do ideal republicano de progresso, na qual infraestrutura, estética e circulação se uniam em um mesmo ideário dito civilizatório. Assim, o Cais e a Avenida Tavares de Lyra tornaram-se o núcleo simbólico e funcional de uma Natal em transição, conectando o porto – o hall de entrada da cidade – aos espaços das relações sociais (praça e o teatro), econômicos (lojas, armazéns) e políticos (prédios governamentais) da capital norte-rio-grandense.

A sucessão de reformas, substituições e “melhoramentos” evidencia o esforço contínuo de adequar o espaço público aos ideais desejados pelas elites potiguanas, mesmo que de forma mais ornamental do que estrutural. Dessa forma, a Avenida Tavares de Lyra tornou-se não apenas um eixo de circulação e conexão com o porto, mas igualmente um marco visual e simbólico do projeto de modernização da cidade. À medida que o cais e a avenida iam sendo construídos, diversos prédios públicos e privados começaram a emoldurá-los, conferindo à Ribeira uma nova feição urbana.



**Figura 04:** Trecho do levantamento topográfico-cadastral de Natal de 1924, referente à região circunvizinha ao Cais/Avenida Tavares de Lyra. Acervo: HCUrb. Nota: Editado pelos autores.

Firmas comerciais de destaque, como Casa mercantil M. Martins & Cia, o Banco da Lavoura de Minas Gerais e o Banco Nacional, instalaram-se, ao longo das décadas de 1920 a 1940, em edifícios de um pavimento, erguidos segundo o estilo eclético e neoclássico predominante na época (Andrade, 1989). Essa conformação arquitetônica não apenas conferia monumentalidade à paisagem portuária, como também sinalizava a integração de Natal às linguagens estéticas e econômicas do capitalismo urbano moderno. As duas fotografias da Avenida Tavares de Lyra (Figura 5) revelam esse processo de transformação: as fachadas ornamentadas e alinhadas, o calçamento regular, os *Ficus Benjamins* dispostos simetricamente e os postes metálicos de iluminação compõem um cenário de ordenamento e racionalidade. Os trilhos do bonde, visíveis

no eixo da via, reforçam a ideia de circulação e conexão entre a Ribeira e a Cidade Alta, simbolizando a “superação da antiga cidade colonial” e a emergência de uma “nova Natal”.



**Figura 05:** Avenida Tavares de Lyra, década de 1920/30. Acima, visada em direção ao Cais; abaixo, em direção à Avenida Duque de Caxias. Acervo: Natal, Ontem e Hoje (CD-ROM).

A Natal moderna, portanto, era representada por um microcosmo urbano (Figura 6) que, aos olhos das elites, condensava todos os sinais de uma cidade “civilizada” e plenamente integrada ao ideário de Progresso, como bem observa um articulista, em 1926:

É uma avenida que exprime a alma tumultuada do bairro: a Ribeira. Há de tudo nessa avenida. Deságua no Potengi, de cujo cais se admiram os poentes. Tem a moderna gracilidade do “ficus-benjamim”, contrastando com as velhas linhas coloniais de seus edifícios. Enfileiram-se, num contínuo aspecto de mais de cem automóveis, em disparidade com as carroças e veículos inferiores que

também por ali transitam. Avenida de Festa e de trabalho. Cortam-na ainda os bondes promíscuos, isto é, sem distinção de classes. Desfilam jornalistas e jornaleiros. Senhorinhas gentis fazem o seu costumado passeio pedestre, rápido, fugitivo, enquanto penetram a casa de modas ou verificam, de relance, o movimento do ancoradouro. E, enquanto enchem de graça as calçadas da avenida, aias de toda feição também fazem o seu ‘footing’. A avenida Tavares de Lira é bem a avenida mais democrática. (Psicologia..., 1926 apud Souza 2008, p.294).

Na década de 1920, Natal já contava com uma rede viária e de transportes diversificada, que articulava diferentes modais à época e consolidava sua inserção nos circuitos regionais e nacionais. A estrada do Seridó, inaugurada em 1914, ampliava as conexões terrestres com o interior; as Estradas de Ferro Central do Rio Grande do Norte e Natal–Nova Cruz garantiam o transporte de cargas e passageiros; e o advento da hidroaviação, associado à consolidação das obras de melhoramento portuário, reposicionava a cidade em relação ao Atlântico e às novas tecnologias de mobilidade. Nesse contexto, o Cais Tavares de Lyra começou a perder seu protagonismo funcional, transformando-se gradualmente em um ancoradouro secundário, ainda que a Avenida que levava seu nome mantivesse relevância como eixo simbólico e urbano. Uma última referência encontrada nas fontes consultadas às suas reformas aparece no relatório de 1927, com registro de considerável despesa de 25:000\$000 com reparos e manutenção (Medeiros, 1927), indicando o esforço de conservar uma estrutura que, embora de importância decrescente, ainda fazia parte da estrutura portuária.



**Figura 06.** Mirante do Cais e o obelisco, década de 1920. Fonte: <https://tribunadonorte.com.br/tn-familia/minha-area-tavares-de-lyra-o-cais-na-memoria/>

Entretanto, após a Segunda Guerra Mundial – e, de forma mais acentuada, a partir da década de 1980 –, o cais, a avenida e a própria Ribeira passaram por um processo de progressivo declínio. O dinamismo econômico e social que havia marcado a região durante a primeira metade do século XX foi sendo substituído por um cenário de esvaziamento e degradação. Paulatinamente, as grandes lojas, os armazéns e as casas comerciais que outrora simbolizavam o prestígio e a

centralidade do bairro foram encerrando suas atividades ou transferindo-se para outras áreas da cidade, acompanhando o deslocamento do eixo urbano em direção à zona sul. As antigas fachadas ecléticas e neoclássicas, antes expressão de prosperidade, tornaram-se vestígios silenciosos de um passado pujante, enquanto o cais e a avenida, outrora símbolos do progresso republicano, transformaram-se em espaços semiabandonados, marcados pela ausência de vitalidade urbana. O cais, hoje, encontra-se completamente descaracterizado; o obelisco, depredado; e o velho vestíbulo, outrora entrada de Natal, fechou suas portas.

### Considerações finais

A virada do século XIX para o XX foi marcada por intensas transformações urbanas em várias cidades ao redor do mundo, guiadas pelos ideais de progresso, higiene e racionalidade que sustentavam o projeto da modernidade ocidental. Reformas como as de Haussmann em Paris e as intervenções em metrópoles como Londres e Nova Iorque consolidaram-se como paradigmas de civilidade e eficiência, influenciando as capitais latino-americanas que buscavam se integrar a esse novo cenário urbano. O Brasil, nesse período, atravessava um disperso processo de renovação urbana, marcado pela tentativa de suas capitais de se alinharem aos ideais de progresso, civilidade e racionalidade que pautavam o discurso republicano.

As administrações locais, inspiradas pelos modelos europeus, sobretudo o parisiense, e pelas reformas empreendidas em importantes cidades como Rio de Janeiro, Recife e Belém, promoveram intervenções que combinavam saneamento, reordenamento viário e embelezamento. Nessas obras, mais do que o desejo de modernizar a infraestrutura urbana, estava em jogo a construção de uma nova imagem nacional: a da cidade como vitrine do regime republicano e da modernidade nos trópicos. O urbanismo tornava-se, assim, instrumento político e simbólico, moldando paisagens e identidades de acordo com as expectativas de uma elite que via na ordem e na aparência da urbe o reflexo de seus desejos.

Natal inseriu-se plenamente nesse contexto. A reconstrução do Cais Pedro de Barros – posteriormente renomeado Cais Tavares de Lyra – e a abertura da avenida de mesmo nome representaram, entre fins do século XIX e início do XX, mais do que simples obras de engenharia: constituíram um eixo estruturante de modernização, tanto material quanto simbólico. A cidade buscava se projetar como limpa, organizada e civilizada, exibindo em sua frente ribeirinha um cartão-postal do Progresso. O cais e a avenida tornaram-se, assim, parte de um mesmo processo de reordenação espacial e moral, articulando o porto, o comércio e o lazer urbano em um cenário de aparente harmonia. No entanto, o posterior esvaziamento da Ribeira e a deterioração de seus marcos arquitetônicos revelam os limites e as contradições desse projeto de modernidade: o que fora símbolo de prosperidade e integração acabou por se converter em ruína e memória, testemunho silencioso de uma cidade que tentou, à sua maneira, se reinventar diante das promessas do novo século. De tal modo, se naquele momento tentou-se eliminar os vestígios coloniais em nome do progresso, no final do século XX iniciou-se o apagamento daquilo do que representou a própria ideia de cidade moderna.

### Referências

Fontes primárias

ABERTURA da barra, **Diário do Natal**, Natal, n.1, ano 1, pp.3, jul. 1893.



ALMEIDA, Cândido Mendes. **Atlas do Império do Brazil**. Rio de Janeiro: Typographia do Instituto Philomatico, 1868.

CHAVES, Joaquim Ferreira. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da segunda sessão da nona legislatura em 1º de novembro de 1917**. Natal: Typ. A Republica, 1917.

CUNHA, Silvino Elvidio Carneiro. **Relatorio apresentado á Assembea Legislativa do Rio Grande do Norte em 5 de outubro de 1870**. Recife: Typ Jornal do Recife, 1870.

DESMORONOU-SE... **Diario do Natal**, Natal, ano 15, n.3.074, pp.1, 7 nov. 1906.

FEITOSA, Polycarpo [1899]. **Vida Potyguar**. Natal: Sebo Vermelho, [200?].

FIGUEIREDO JUNIOR, José Bento da Cunha. **Relatório que [o] presidente da província do Rio Grande do Norte apresentou á respectiva Assembleia Legislativa provincial na sessão ordinária de 1861**. Ouro Preto: Typ. provincial, 1862.

HERMANN, Wagner. **Methodischer Schul-Atlas**. Gotha: Justus Perthes, 1902. Mapa n.34, color, 29x33cm. Escala 1: 50,000,000. Disponível em: <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~267878~90042376:No--34--Atlantischer-Ozean-?mi=49&trs=50&qvq=w4s:/when%2F1902;q:atlantic;lc:RUMSEY~8~1#>.

HONTEM e hoje. Visita de S. A. R. o senhor Conde D'EU. **A Republica**, Natal, ano 2, n.73, pp.3, 9 set. 1890.

JUNQUEIRA, João José de Oliveira. **Relatório com que abrio a sessão da Assembleia Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 1860**. Pernambuco: Typ. M. F. Faria, 1860.

KOSTER, Henry [1816]. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. 11.ed. v.1. Recife: Massangana, 2002.

MARANHÃO, Alberto. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da primeira sessão da sétima legislatura em 1º de novembro de 1910**. Natal: Typ. A Republica, 1910.

MARANHÃO, Alberto. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da segunda sessão da sétima legislatura em 1º de novembro de 1911**. Natal: Typ. A Republica, 1911.

MEDEIROS, José Augusto Bezerra. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da primeira sessão da 10 legislatura em 1º de outubro de 1927**. Natal: Typ. A Republica, 1917.

MELHORAMENTO do porto I. **A República**, Natal, n.99, ano 14, pp.1, 12 maio 1902.

SOUZA, Antonio José de Mello. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da primeira sessão da sexta legislatura em 1º de novembro de 1907**. Natal: Typ. A Republica, 1907.

VALLE, Ernesto Amorim. Relatório de trabalho de obras públicas. In: SILVA, Luiz Barbosa. **Relatório apresentado a Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte na sessão ordinária do ano de 1863 pelo presidente da província**. Rio Grande do Norte: Typ. do Dous de Dezembro, 1867. pp.1-11.

#### Bibliografia

ALBUQUERQUE, José Geraldo (Org). **Seleta**: textos e poesia. Natal: Escola Doméstica, 1993.

ANDRADE, Júlio César. **Comerciantes e firmas da Ribeira**. Natal: FJA, 1989.

ARRAIS, Raimundo Pereira; ROCHA, Raimundo Nonato Araújo; VIANA, Helder do Nascimento (Org.). **A Intendência e a cidade**: fontes para o estudo da gestão da cidade de Natal (1892-1919). Natal: EDUFRN, 2012.

ARRAIS, Raimundo Pereira. Da natureza a técnica: a capital do Rio Grande do Norte no início do século XX. In: FERREIRA, Angela; DANTAS, George (Org.). **Surge et Ambula**: a construção de uma cidade moderna, Natal (1890-1940). Natal: EDUFRN, 2006, pp.121-154.

CASCUDO, Luís da Câmara [1947]. **História da Cidade de Natal**. Natal: IHGRN, 1999.

CASCUDO, Luís da Câmara [1956]. **Ruas da cidade do Natal**. Natal: EDUFRN, 2024.

FERREIRA, Angela Lúcia. Breve História do Palácio Potengi. In: SILVA, Marcos (Org.) **Dicionário crítico Câmara Cascudo**. São Paulo: Perspectiva, 2003, pp.17-20.

HONORATO, Cezar T. O Estado Imperial e a modernização portuária. In: SZMRECSÁNYI, Tamas; LAPA, José Roberto do Amaral (org.). **História Econômica da Independência ao Império**. São Paulo: EDUSP/HUCITEC, 2002, pp. 161-176.

LEME, Maria Cristina. **Urbanismo no Brasil** (1895 – 1965). 2.ed. São Paulo: FUPAM, 2005.

OLIVEIRA, Giovana Paiva. **De cidade a Cidade**. Natal: EDUFRN, 2000.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: PECHMAN, Robert; RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (Org). **Cidade, povo e nação**: gênese do urbanismo brasileiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. pp.53-80.

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

SIMONINI, Yuri. **Ribeira, técnica versus natureza**: transformações em prol de um "projeto" de modernização (1860-1932). Natal: EDUFRN, 2014.

SIMONINI, Yuri. **Sobre portos nordestinos**: muralhas chinesas, ancoradouros soterrados e canais da discórdia, 1869 - 1934. São Paulo: Pimenta Cultural, 2021.

SOUZA, Itamar. **Nova História de Natal**. 2.ed. Natal: DEI, 2008.

