

# A CONSTRUÇÃO DO BAIRRO DA RIBEIRA NO CONTEXTO URBANO DA CIDADE DO NATAL ATÉ O FINAL DO SÉCULO XIX.

ANNA GABRIELLA DE SOUZA CORDEIRO\*

## Resumo

Este trabalho se propõe a fazer uma reflexão sobre a construção do bairro da Ribeira no contexto urbano da capital potiguar até o século XIX. Mantendo na égide da pesquisa alguns agentes que contribuíram concomitantemente na organização do recorte como bairro, dentre eles: os aspectos geográficos, a construção da igreja, o crescimento demográfico, físico e econômico, ressaltado a influência do porto e da ferrovia como na caracterização do espaço.

[...]La forme d'une ville

Change plus vite, hélas!

Que Le coeur d'un mortel[...]

(BAUDELAIRE, 2002: P. 41)<sup>1</sup>

## 1. Introdução

A assimilação da história de qualquer tecido urbano depende da forma com que estes foram descritos no período em que os fatos ocorreram. Iremos, aqui, extrair possíveis imagens contidas nas fontes e, assim, ir construindo a nossa percepção do bairro da Ribeira até o final do século XIX. Desde a fundação da cidade do Natal no século XVI, o desenvolvimento do sítio urbano se assinalou, segundo os relatos históricos, lento. Este se tornou mais evidente em meados do século XVIII com a expansão do ideário iluminista e intensificou-se no século XIX, quando a chegada da

---

\*Mestranda em história pela UFRN.

<sup>1</sup> BAUDELAIRE, Charles. **Les fleurs du mal**. Paris: Pocket.fr, 2002. (tradução livre: A forma de uma cidade/ Depressa muda mais!/ que o coração de um mortal)

coroa portuguesa fomentou o desenvolvimento dos usos e funções das cidades brasileiras. Também a abertura dos portos brasileiros, incluiu o país na expansão da Revolução Industrial e do capitalismo internacional, o que incentivou uma polarização econômica e financeira que, trouxe consigo uma atração latente pela vida urbana.<sup>2</sup> O objetivo central deste trabalho é caracterizado pela tentativa de compreensão da continuidade histórica do bairro, através dos discursos e da historiografia local, com enfoque na definição dos agentes que caracterizaram o bairro da Ribeira desde suas primeiras aparições na história natalense.

## **2. O início do processo de urbanização e o surgimento do bairro da Ribeira**

No início da formação do que viria a ser a cidade de Natal em 1599, constituiu-se o núcleo do povoamento colonial português no bairro da Cidade Alta. O lugar já nasceu com foros de “cidade” para atender aos objetivos de povoamento e dominação do território colonial pela coroa portuguesa, criada pelo decreto de Felipe II. Destacando a espontaneidade na qual surgiam as cidades no período colonial, os logradouros da cidade se constituíram ao estilo vigente, onde as ruas estreitas e desalinhadas eram, via de regra, apinhadas de casinhas de taipa e poucas casas de melhor qualidade (pedra ou tijolo). Era um período em que ainda não havia a separação das esferas pública e privada, no tempo em que as missas aos domingos, as procissões e os eventos religiosos encontravam-se na égide dos acontecimentos políticos, sociais e econômicos como uma argamassa unificadora da sociedade colonial.

Evidenciando o bairro da Ribeira no contexto histórico e urbanístico da capital potiguar, seu surgimento e suas caracterizações como forma de elucidar a continuidade histórica no processo de formação e transformação do espaço citadino. A Ribeira geograficamente localiza-se ao norte do núcleo urbano inicial, era uma área alagada

---

<sup>2</sup> O recorte temporal amplo que será abordado nesta pesquisa, este partindo do século XVI ao XIX, não permitirá que seja dada a devida ênfase a alguns aspectos importantes, tais como: as diferentes formas de administração do espaço, os vários tipos de governo implantados (Colônia, Império e República) e as transformações no sistema de organização socioeconômico (do patriarcal ao capitalista).

pelas marés do rio Potengi. Sua ocupação deve-se primeiramente por encontrar-se no meio do caminho entre a cidade e a Fortaleza dos Reis Magos.

Sobre a demarcação feita pelos colonizadores do território onde deveria emergir a cidade, diz Câmara Cascudo:

A demarcação inicial sumária seria a chantação de duas cruzes, marcando o sítio da futura cidade, os limites sagrados da urbs. As cruzes foram fincadas nos aclives da colina. A cruz do norte ficou perto do square Pedro Velho, e a rua que levava a Ribeira, a ladeira teve o nome de rua da cruz, até março de 1888 quando lhe crismaram de rua Conselheiro João Alfredo. Em março de 1896 passou a ser o que está sendo, Rua Junqueira Aires. (CASCUDO, 1999, P. 143)

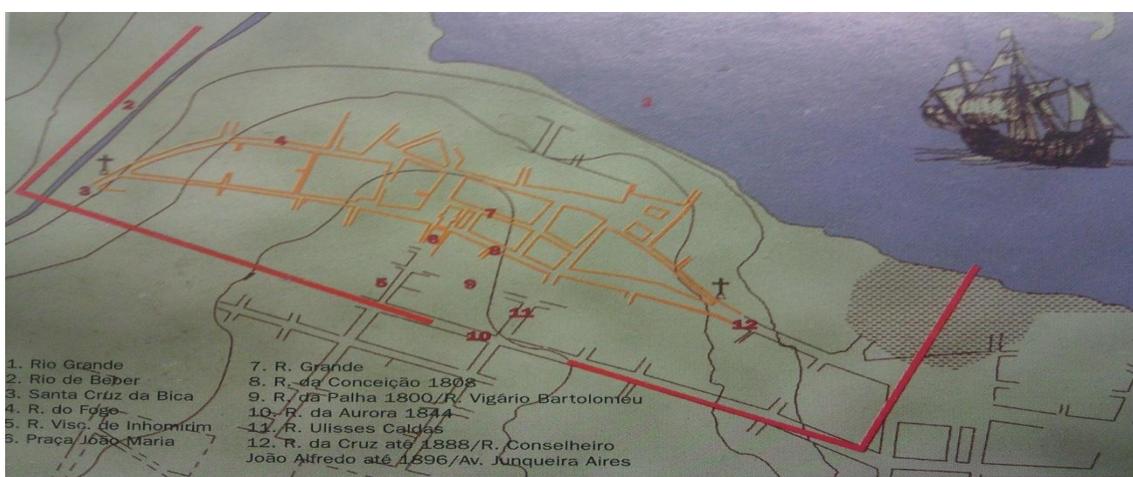


Figura 1 - Limites Urbanos de Natal. Observar as duas cruzes da demarcação inicial da cidade, bem como também a área alagada da Ribeira pontilhada na figura. (MIRANDA, 1999)

Na citação acima, percebemos que desde a demarcação inicial da urbe, a Ribeira já estava incluída nos planos de crescimento da única cidade norte-rio-grandense, até então. No período da fundação, em Natal, poucas casas se erguiam tímidas e frágeis, mesmo em seu centro, que no século XVIII contava com três igrejas, casa de Câmara e Cadeia, Armazém, Casa da Alfândega e dos Contos Reais, Real Erário/Tesouraria da Fazenda. Enquanto na Ribeira (Cidade Baixa), constata-se que sua ocupação se deu a partir do século XVIII, por fazendas e chácaras. A construção da ponte de Barros Braga, por volta de 1736 (ligando a Cidade Alta à Ribeira), comprova a existência de uma população no local, sobre a referida ponte o historiador da cidade relata que “Depois da “ladeira” (muito tempo após, rua da Cruz) a Campina guardava, perene e seguro, o grande pântano alimentado pelas marés. Havia uma pontezinha. Era um quadrado imenso, desolado, silencioso...” (CASCUDO, 2007: P. 42) Também no

século XVIII, a Ribeira consolida-se como bairro a partir da construção da Capela, que seria mais tarde a igreja de Bom Jesus das Dores.

Na cidade do Natal durante o período colonial, é de suma importância citar a influência do sagrado na formação do espaço urbano. Uma vez que a igreja não servia apenas para o culto cristão, possuía também um caráter simbólico e político, onde era externado o poder e a representação da sociedade, como nos esclarece Teixeira “Outro aspecto importante ligado ao uso sagrado do espaço urbano da capital, visível igualmente no período que nos interessa, é a significação política dos eventos religiosos que nele ocorrem.” (TEIXEIRA, 2009, P. 77) A igreja do Bairro da Ribeira intitulada de igreja do Senhor Bom Jesus das Dores, fundada no século XVIII, de acordo com Câmara Cascudo a referência mais remota, sobre a existência deste templo “é um registro de óbito de Manuel Gomes da Silveira, falecido em 8 de agosto de 1774, por onde se constata ter tido o defunto, sepultura na Capela do Senhor Bom Jesus das Dores”.(CASCUDO, 1980, P. 86) O autor nos coloca uma questão contraditória em relação ao ocorrido em outros lugares, inclusive na mesma urbe, uma vez que “apesar da Ribeira ser um bairro residencial e com maior comércio a Capela foi sempre modesta, sem esplendores e seduções materiais.” (CASCUDO, 1980: P. 86) Ou seja, a Capela não condizia com a realidade social e econômica, porém sua construção torna-se relevante na formação do bairro, principalmente pela sua datação, o que nos faz supor que a Capela só foi erigida devido ao fato de já haver uma população razoável residindo na Ribeira.

Do século XVIII ao início do século XIX, o bairro da Ribeira caracterizou-se por seu caráter geográfico, por estar localizado em uma região pantanosa e insalubre, sendo até então, ocupado pelas classes mais baixas. Cascudo descreve a Ribeira como:

Cercada pelas dunas e pelos coqueiros, cinquenta ou cem casas tímidas e espaçadas anunciavam a cidade. Gameleiras, tatajubeiras, mungubeiras davam o lugar das prosas. Era a Ribeira, pequena, triste, atufada em brejos, circundada de lagoas, de atoleiros, de pântanos. Era o alvo das rajadas do cólera e bexigas. Lugar enfim onde moravam a pobreza, a indigência e a miséria – gritava, em 1850, João Carlos Wanderley no relatório à Assembléia. (CASCUDO, 2007: P. 42)

O autor também faz referência ao difícil acesso entre a cidade alta e a cidade baixa, ressaltando a necessidade de uma intervenção política na estrutura física da urbe

(no caso, um aterro), bem como explicitar o interesse na ocupação e na regulamentação das terras do bairro:

A única via de acesso entre Cidade Alta e Ribeira era a ladeira íngreme, escorregando feito sabão depois das chuvas. Nos papéis velhos a frase comum é o aterro. João da Costa Santiago pede em 11 de dezembro de 1782 o título das casas em que mora ao pé do aterro que vai para a Ribeira desta cidade. Ou a cruz. Ricardo Witshire, a 30 de janeiro de 1790, requer chão para construir “no apartamento dos caminhos que vão desta cidade para a Ribeira, entre a cruz e as casas de Dona Eugrécia”. Essa Dona Eugrécia Maria e mais duas manas eram possuidoras de “cinco braças de terra para construir casas de taipa no caminho que vai para a Ribeira, defronte da cruz que divide as duas estradas”. (CASCUDO, 1999: P. 148)

A área em questão recebeu vários nomes, tais como: aterro, ladeira, subida da ladeira e rua da cruz. Portanto, o mais relevante aqui é perceber a intensificação do interesse na construção de habitações e o crescente número de habitantes a partir do final do século XVIII e início do XIX. Outra preocupação, tanto por parte das elites governantes, quanto por parte da população, seria o espaço alagadiço que dividia os bairros da Cidade Alta e da Ribeira. Uma vez que este representava dois graves problemas: o primeiro da locomoção intra-urbana e o segundo relacionado à salubridade, levando em consideração o conceito miasmático então em voga. Neste conceito a área alagada seria responsável por diversas moléstias que afetavam a população da capital. Devido a esses fatores, é importante ressaltar que houve vários planos para essa área, considerada privilegiada por sua localização estratégica e ocupada pelas forças da natureza, levando em consideração os discursos da época que colocavam o homem contra a natureza, a civilização contra a barbárie. Um dos primeiros planos para esse recorte foi do Presidente Pereira de Carvalho, que dizia o seguinte:

Uma obra, que há muitos parecerá de mero luxo, mas no meo entender de grande importância, é a factura de um passeio público á margem do grande rio, que dá nome á esta província; em verdade não há lugar, que reúna mais proporções, e posso prestar melhor ao commodo e recreio dos habitantes d’esta Cidade, e mais apropriado é uma obra desta 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 entro os seus dous bairros. Lastimo dentro d’alma que a província não tenha meios para no coração de sua capital construir o mais bello passeio publico, onde á par da distracção, que encontrarião os seus habitante n’esse ponto de reunião, poderião gozar da encantadora vista de um bello rio, de suave briza, á sombra de frondosas árvores(...)<sup>3</sup>  
(<http://www.crl.edu/content.asp?l1=4&l2=18&l3=33&l4=22>)

---

<sup>3</sup> Falla do Presidente Pereira de Carvalho, 17 de fevereiro de 1853.

O governante em questão também atenta para a utilização por parte do comércio no espaço em questão, uma vez que este é favorecido pela presença do porto.

Não pára nisso a vantagem do passeio publico no lugar, que vos indico; outra igualmente importante é a possibilidade de vir a ser para o futuro uma praça magnífica de commercio, sendo que bem contiguo á esse lugar existe já um armazém que pela sua vastidão, solidez, e outras proporções, é o edificio mais próprio para alfandega d'esta Cidade.<sup>4</sup>  
(<http://www.crl.edu/content.asp?l1=4&l2=18&l3=33&l4=22>)

É relevante o fato que no decorrer do século XIX foram instituídas diversas leis que proibiam a construção privada no local, devido ao interesse governamental de aterrjá-lo e nele construir. Figueiredo Júnior sucessor de Pereira Carvalho também esboçou diversas medidas que vieram a reforçar seus planos de que pela localização geográfica o alagado deveria ser o centro comercial da capital. Figueiredo Júnior em 1861 foi o primeiro que realizou de fato, obras no local, construindo um muro que dividia o alagadiço do rio e aterrou entre o terreno e o rio (RODRIGUES, 2006: P. 123), sobre seus planos, dizia que:

Já dei ordem ao engenheiro para levantar a planta da praça e ruas adjacentes, reservando nas extremidades d'ella, do lado do rio, os espaços necessários para a construcção de dous edificios, um dos quais deverá ser o mercado público.

A construcção de uma rampa para embarque e desembarque na parte mais central da muralha é um dos melhoramentos que prestando utilidade concorreria para aformosear uma das mais importantes localidades desta capital.<sup>5</sup> (<http://www.crl.edu/content.asp?l1=4&l2=18&l3=33&l4=22>)

Esses discursos transparecem o ideário da elite governante com relação ao bairro Ribeira, evidenciando o caráter comercial que o recorte desenvolvia no contexto urbano da Cidade do Natal, mesmo que muitos desses planos não tenham sido realizados, manteve-se vivo o desejo latente de efetivação, o que mais tarde realizou-se. Visto que:

A Ribeira estava sendo o bairro comercial, dinheiroso, materializado. A rua do Comércio já estadeava prédios e armazéns repletos de açúcar, algodão, sal, peles, embarcados pelas sumacas e barcaças bojudas para Pernambuco, o grande comprador. A cidade se alastrava, lenta, dos dois núcleos. (CASCUDO, 2007: P. 43)

---

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Relatório do Presidente Figueiredo Júnior de 6 de abril de 1861.

Portanto, o incremento das atividades comerciais no bairro fomentou uma série de melhoramentos em sua infraestrutura com o decorrer do tempo, apesar da lentidão nos processos de desenvolvimento e expansão da cidade, como evidencia Cascudo na citação acima, com isso o recorte sofreu significativa ampliação física, econômica e demográfica nos anos seguintes.

### **3. O século XIX e o desenvolvimento demográfico da Ribeira**

O trecho “A cidade do Natal, fundada no século XVI, nasceu no século XX. Os intermediários são períodos de história guerreira, política ou dorminhoca. Faz de conta que não existiram”. (CASCUDO, 2007: P. 43) Essa afirmativa denota que a cidade não possuía grande destaque nos seus primeiros séculos de vida, mas contestando Cascudo, nos propomos a elucidar que se torna evidente a partir de meados o século XIX que o desenvolvimento urbano passa a ser intensificado na cidade do Natal. O crescimento demográfico impulsionará o desenvolvimento da urbe, especificamente no caso da Ribeira, destacando que para Hobsbawm o aumento demográfico é considerado como uma consequência do sistema mundo, e influenciará concomitantemente no desenvolvimento não apenas social, como também econômico, uma vez que produz mais mão de obra e, ao mesmo tempo, amplia quantitativamente o número de consumidores, estes essenciais para fazer funcionar o sistema de produção e de comercialização do capitalismo em plena expansão. Discorrendo que “O mundo desse período foi bem mais jovem do que qualquer outro anterior [...]” (HOBSBAWM, 1991: P. 238), deixando claro que o objeto de estudo do autor é bem diferente do nosso, contudo as semelhanças existentes são evidentes, uma vez que com relação à população do bairro da Ribeira no início do século XIX, ora citamos Koster:

À tarde saímos passeando para ver a Cidade Baixa. É situada às margens do rio e as casas ocupam as ribas meridionais e não há, entre elas e o rio a largura da rua. Essa parte pode conter duzentos a trezentos moradores e aí residem os negociantes do Rio Grande. (KOSTER, 1978: P. 89)

Em 1810, o autor deixa claro o caráter comercial do bairro, assim como torna evidente o número modesto de habitantes residentes na cidade baixa. Mas a partir da figura 2, observamos que em 1864 o bairro da Ribeira já possuía representação no mapa da cidade do Natal, contava com uma igreja e um prédio público (alfândega), o que nos

apresenta o seu crescimento não apenas demográfico, como também espacial, social e econômico, no decorrer de 54 anos.

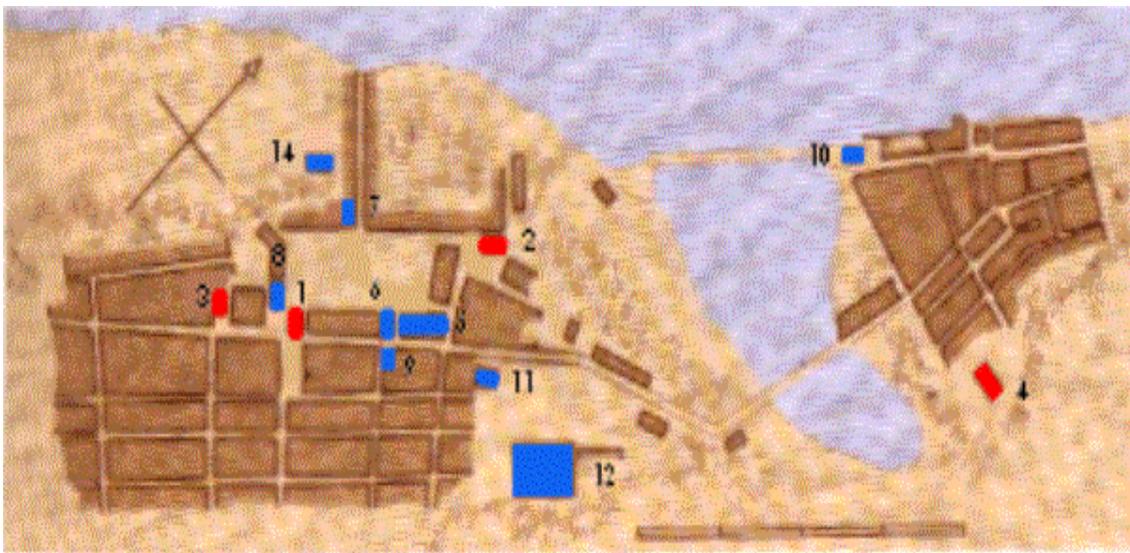


Figura 2 - Natal em 1864, de acordo com o Atlas do Império do Brazil, de Candido Mendes de Almeida. Além das praças, podemos distinguir: 4 igrejas (1: Nossa Senhora da Apresentação; 2: igreja do Rosário; 3: Santo Antônio; 4 Bom Jesus, situada na Ribeira); 10 edifícios públicos: (5: o palácio do governo; 6: o Assembléia Provincial; 7 a casa de câmara e cadeia; 8: tesouraria da fazenda; 9: tesouraria provincial; 10: a alfândega; 11: Escola (Atheneu); 12: quartel militar; 13: quartel de polícia, ocupando as dependências da igrejas Santo Antônio; 14: hospital militar. Observe a área inundada que ainda separava a cidade alta da Ribeira. (TEIXEIRA, 2009: p. 532)

O Censo Demográfico da Ribeira realizado em 1897 demonstrará um significativo aumento no número de habitantes, partindo de uma população, segundo a estimativa de Koster, de apenas 300 habitantes em 1810, para 2.800 habitantes em 1897, pode-se, no entanto, afirmar que o bairro obteve no período em questão um grande crescimento demográfico, acompanhado de seu desenvolvimento espacial e econômico no decurso do século XIX.

## Censo Demográfico da Ribeira – 1897

Número de casas	696
Número de habitantes	2.800
Nacionais	2.785
Estrangeiros	15
Homens	1.237
Mulheres	1.563
Sabiam ler	1.291
Analfabetos	1.509
Branços	1.133
Pardos	1.298
Pretos	369
Solteiros	1.876
Casados	708
Viúvos	216

(A REPÚBLICA, 5 de fevereiro de 1897)

Portanto, a assertiva de Hobsbawm reflete-se também na cidade do Natal algumas décadas mais tarde, devido à outra grande mudança do século XIX, as comunicações. Através da velocidade e da facilidade do transporte de pessoas, cargas e correspondências, o mundo inteiro passa a se comunicar e a se expandir, não apenas através de seus produtos, como também suas ideias, fruto e consequência da globalização iniciada com a expansão marítima.

### **4. Os meios de transporte e comunicação que influenciaram na caracterização do bairro da Ribeira**

#### **4.1 O Porto**

O Porto foi um fator determinante para o desenvolvimento do bairro da Ribeira, foi ele, a primeira forma de acesso e comunicação à cidade do Natal, que se comunicava indiretamente com o exterior, através do porto de Recife, levando consideração que o transporte marítimo era o mais importante até meados do século XIX. O porto de então, tem o papel de articulador natural dos fluxos nacionais com a circulação mundial de

mercadorias, bem como não se restringe apenas aos imperativos da comercialização em si, ele engloba a circulação dos bens (materiais) e os fluxos (imateriais) de informações. Ou seja, é nessa acoplagem de bens e informações que se torna possível que a capacidade de uma infraestrutura portuária agregue valor a si mesma e aos espaços de sua hiterlândia, permitindo assim, a integração do material e do imaterial, da mercadoria com as informações aferentes às suas qualidades.

O porto se caracterizou no período colonial como “[...] uma porta de entrada, uma abertura para a constituição de negócios [...]” (SILVA & COCCO, 1999: P. 198), daí sua relevância ante as atividades econômicas e não apenas nestas, vale ressaltar a sua relação com a produção espacial das regiões portuárias. De acordo com Llovera “As cidades portuárias possuem, nas atividades do seu porto, um dos elementos básicos do seu desenvolvimento econômico.” (SILVA & COCCO, 1999: P. 210) Embasados nesse pressuposto, caracteriza-se as múltiplas influências exercidas pela dicotomia porto/hiterlândia, no caso do bairro da Ribeira, a historiografia evidencia que “A Ribeira fixou o comércio. Foi seu domínio. A primeira rua paralela ao rio se disse rua do comércio (Rua Chile), onde os armazéns se erguiam, recebendo pau-brasil, algodão, açúcar, tatajuba, peixe seco, etc.” (CASCUDO, 1999: P. 237)

Enfatizando que o ambiente portuário possui caráter comercial, caracterizando-se primordialmente como espaço de compras, vendas e trocas, não apenas de mercadorias, como também de idéias. No entanto, o Porto influenciará concomitantemente na consolidação do bairro da Ribeira como bairro comercial, para reforçar essa afirmativa é importante citar Itamar de Souza:

É importante ressaltar que, a partir da segunda metade do século XIX, este bairro consolidou sua função comercial, povoado de grandes armazéns, onde eram guardadas as mercadorias importadas ou para exportar para o exterior. Por conseguinte, a Ribeira que conhecemos atualmente começou a delinear a sua fisionomia entre o final do século XVIII e o início do século XIX. (SOUZA, 2008: P. 234)

Henry Koster fará uma descrição do Porto de Natal no início do século XIX, ressaltando que:

A barra do Potengi é muito estreita mas tem profundidade para navio de 150 toneladas. A margem setentrional avança consideravelmente e, por essa razão, é necessário que o navio rume ao sul para entrar. O canal no meio dos

arrecifes que ficam à pequena distância da praia, requer conhecimento. Enfim o Porto é de acesso difícil. (KOSTER, 1978: P. 89)

O mesmo autor também irá citar a capacidade do Porto da cidade do Natal, este pode abrigar de “seis a sete navios” (KOSTER, 1978: P. 90), bem como também fará referência às regiões inundadas de difícil acesso, onde haverá uma intervenção governamental através da construção de uma calçada, o que viabilizaria o tráfego, denotando assim a importância legada ao porto no período em questão.

Dentre os principais produtos exportados pelo porto potiguar no século XIX, poderíamos destacar:

- O algodão - que representava uma parcela da economia sertaneja, principalmente da região do Seridó.
- O sal – que era proveniente principalmente do litoral setentrional da província.
- A cera de carnaúba – que era produzida em mais larga escala nos vales dos rios Mossoró, Apodi, Assu e Piranhas.
- A cana-de-açúcar – vinda do litoral oriental.

De acordo com os produtos produzidos pelo Estado do Rio Grande do Norte, observa-se a predominância de uma economia agrária, onde “a cana-de-açúcar e o algodão seriam os principais produtos escoados através do porto de Natal, o que determinaria o crescimento da Ribeira como bairro comercial, com a instalação de armazéns e lojas próximos ao rio.” (RODRIGUES, 2006: P. 35) O que fomentou o desenvolvimento do bairro, tanto no aspecto econômico, quanto no social. A distinção das classes e a influência das velhas e novas elites foram transformando o espaço que outrora fora apenas um caminho.

#### 4.2 A Ferrovia

O transporte ferroviário estava em plena expansão na Europa e nos Estados Unidos durante todo o século XIX. Em decorrência do processo de globalização que se acentuava no período, o Brasil buscava adequar-se ao novo modelo baseado na divisão internacional do trabalho, era desejoso de tal tecnologia. Em razão deste fato, implantou um plano nacional de expansão da rede ferroviária, o qual, só beneficiou o Estado do Rio Grande do Norte no último quartel do século XIX. Instalaram-se na capital os

funcionários e engenheiros da Imperial Bazilian Natal and Nova Cruz Railway Company em 1880. Eles estavam envolvidos na construção da estrada de ferro que ligaria a capital à cidade de Nova Cruz.

De acordo com o relatório do presidente Dr. Sátiro de Oliveira Dias “Acha-se inaugurada desde o dia 28 de setembro do ano passado a primeira secção desta estrada entre a capital da província e a cidade de São José do Mipibu” (DIAS, 1882: P. 08) em 28 de setembro de 1881. A sede da Ferrovia estava localizada no entorno da Praça Augusto Severo, sua presença agregou muita vida ao bairro da Ribeira, que já era movimentado devido ao porto e animou-se ainda mais com o constante transporte de mercadorias e passageiros que provinham principalmente dos estados do Pernambuco e da Paraíba. (SOUZA, 2008: P. 254) Sobre esse aspecto é importante citar:

E’ curioso vêr-se a influencia benefica que as estradas de ferro exercem nos costumes e no modo de viver nos lugares por onde passam, influencia que se desenvolve na razão inversa do tamanho e importância das povoações. Dentro em pouco o grito da locomotiva convocará os habitantes pra a conquista de novas indústrias, e guiada por essa mensageira do progresso, vereis a vossa capital transformar-se em enérgica operária da civilização. (MACHADO, 1879: P. 14 – 15)

Essa influência progressista advinda da implantação da estrada de ferro transformará não apenas a população como também o espaço, a edificação da estação na Praça Augusto Severo fomentará em seu entorno diversas atividades complementares a ela, favorecendo uma nova centralidade, destacando a ampliação das atividades hoteleiras e a proliferação comércio em geral na região.

A praça defronte à estação central, o prédio que receberia em seus alicerces o registro simbólico dessa fé no progresso tecnológico, seria palco de uma grande intervenção que tornaria este espaço a nova porta da cidade do Natal(...) (RODRIGUES, 2006: P. 120)

Portanto, a chegada da ferrovia, mesmo no final do século XIX, configura-se também como um importante agente revelador da importância e da valorização do bairro da Ribeira como centralidade comercial e porta de entrada da Capital Potiguar.

## 5. Considerações finais

Pode-se, portanto concluir que o bairro da Ribeira passou a ser povoado a partir do século XVIII, se consolidando como bairro através principalmente da construção da ponte Barros Braga e da igreja Bom Jesus das Dores. Considerando o grande crescimento demográfico ocorrido no século XIX, como um fator decisivo no desenvolvimento social e econômico do bairro, bem como o porto que o caracterizou como importante área comercial e a ferrovia que o consolidou como valorizada porta de entrada da cidade do Natal.

É de suma importância ressaltar neste momento às rixas existentes entre os moradores da Cidade Alta e da Cidade Baixa, respectivamente denominados de Xarias e Canguleiros, devido ao tipo de peixe que presumidamente se alimentavam, o xaréu tido como peixe consumido pelas elites e o cangulo pelas classes mais baixas. (CASCUDO, 1974: P. 14 – 16) O que denotava a desvalorização do bairro da Ribeira (tida como área alagada e insalubre) ante o centro inicial da urbe, porém observou-se que no decurso do século XIX o espaço foi gradualmente sendo valorizado, enfatizando assim a dinâmica que se processou no contexto urbano da capital potiguar.

## BIBLIOGRAFIA

BAUDELAIRE, Charles. *Les fleurs du mal*. Paris: Pocket. fr, 2002.

CASCUDO, Luís da Câmara Cascudo. *História da Cidade do Natal*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.

CASCUDO, Luís da Câmara. *História da Cidade do Natal*. Natal: IHG/RN, 1999.

CASCUDO, Luís da Câmara. Cidade do Natal. In: *Natal Não-Há-Tal: Aspectos da História da Cidade de Natal*, EMERECIANO, João Gothardo Dantas. (Org.). Natal: Departamento de Informação Pesquisa e Estatística, 2007, 41-46.

HOBBSAWM, Eric J. *A era das revoluções: 1789 – 1848*. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Tradução de Luíz da Câmara Cascudo, 2ª Edição, Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1978. (pp. 89)

MIRANDA, João Maurício Fernandes. *Evolução Urbana de Natal em 400 anos – 1599 – 1999*.(terminar referencia)

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Dos caminhos de água aos caminhos de terra: a hegemonia de Natal através das vias de comunicação 1820-1920*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, RN: 2006.

SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (organizadores). *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SOUZA, Itamar de. *Nova História de Natal*. Natal: Departamento Estadual de Imprensa, 2008.

TEIXEIRA, Rubenilson Brazão. *Da cidade de Deus à cidade dos homens: a secularização do uso, da forma e da função urbana*. Natal: EDUFRN, 2009.

## **FONTES PRIMÁRIAS**

A República, 05 de fevereiro de 1897.

DIAS, Sátiro de Oliveira. Relatório ao vice-presidente Dr. Mattias Antônio da Fonseca Morato. Natal: Typ. Do Correio do Natal, 1882.

FALAS e Relatórios dos Presidentes da província do Rio Grande do Norte: 1835 a 1872. Universidade de Chicago. Projeto de Imagens e Publicações Oficiais Brasileiras do Center for Research Libraries e Latin American Microform Project. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp?l1=4&l2=18&l3=33&l4=22>

MACHADO, Rodrigo Lobato Marcondes. Allocução Inaugural proferida pelo Exm. Sr. Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado, presidente da província do Rio Grande do Norte em 27 de fevereiro de 1880 e Acta de Inauguração das obras da ferro-via de Natal à Nova Cruz mandada publicar pelos empregados da secretaria e oferecida ao mesmo Exm. Sr. Natal: Typ. Do Correio do Natal, 1880.

EMERENCIANO, João Gothardo Dantas (organização). *Natal Não-Há-Tal: Aspectos da História da Cidade do Natal / Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo; Natal: Departamento de Informação, Pesquisa e Estatística, 2007.*