

## **Texto composto por trechos de diversas obras, exclusivamente para fins didáticos, devendo ser citadas suas fontes originais.**

### **Trechos retirados das seguintes obras:**

DANTAS, George Alexandre Ferreira. *Linhas convulsas e tortuosas retificações: transformações urbanas em Natal nos anos 1920*. Dissertação de Mestrado em Tecnologia do Ambiente Construído. Escola de Engenharia de São Carlos: São Paulo, 2003.

DANTAS, Ana Caroline de Carvalho Lopes. *Sanitarismo e planejamento urbano: a trajetória para as propostas urbanísticas para Natal entre 1935-1969*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. UFRN: Natal, 2003.

### **1892-1896 – Inspetoria de Higiene Pública**

Logo no início do governo de Pedro Velho (1892-1896) seria criada a “Inspeção de Higiene Pública”, cujas atribuições incluíam a “fiscalização do saneamento das localidades e das habitações” e “a inspeção de escolas, repartições públicas, fábricas, estabelecimentos de empresas, oficinas, hospitais, lazaretos, hospícios, prisões, quartéis, estabelecimentos de caridade e beneficência, arsenais, asilos e quaisquer habitações coletivas, públicas ou particulares”.<sup>39</sup> Nos anos seguintes seriam acrescentadas à legislação sanitária as atribuições e a abrangência da ação do inspetor de higiene, do médico ajudante, dos delegados sanitários e demais funcionários, as multas e punições às infrações ao código sanitário e o serviço da polícia sanitária, proposições e ações que começariam a mudar um espaço urbano indistinto socialmente, onde ricos e pobres conviviam contiguamente.

Não se pode deixar de mencionar que essa série de normativas, restrições e punições, escudadas no combate à cidade insalubre, guarda uma relação direta com a formação dos territórios populares na cidade, expulsando os moradores que não tinham condições de obedecer às novas exigências construtivas para os dois bairros centrais – a Cidade Alta e a Ribeira – e contendo a grande leva de retirantes que acorria à cidade fugindo das secas e em busca de trabalho nas obras de modernização da capital, na construção de ferrovias, nos melhoramentos do porto (figura 03), na abertura de estradas, ruas e avenidas.<sup>40</sup> O surgimento de bairros como o Alecrim, as Rocas e o Passo da Pátria, por exemplo, está vinculado aos movimentos dessa nova lógica de ocupação espacial, na qual a segregação se tornaria estrutural.

### **1. 1901-1904 - Plano Cidade Nova**

Antonio Polidrelli – agrimensor italiano, funcionário da Intendência Municipal de Natal. Incorporava preocupações relativas às questões sanitárias

Apesar dos esforços da Inspetoria de Higiene ou mesmo, embora em menor medida, da Intendência Municipal,<sup>59</sup> o alcance dessas propostas permanecia reduzido não apenas devido ao restrito orçamento de um estado e de um município de recursos exíguos, mas também às próprias limitações de um saber especializado que ainda se construía. Se o campo urbanístico nem mesmo se nomeava, o médico sofria as consequências da chamada “revolução bacteriológica”, que mudaria decisivamente a forma como se explicava a propagação das doenças.

A criação da Cidade Nova (atuais bairros de Tirol e Petrópolis), o terceiro bairro oficial de Natal, um sistema reticulado de baixa densidade e de amplas avenidas (fig. 04), incorporou uma série de temas presentes no debate higienista, como a exigência legal dos recuos entre as habitações, que implicaram em mudanças na forma urbana e na tipologia da cidade. Iniciada em 1901, segundo a resolução municipal n. 55, e “concluída” em 1904 pelo agrimensor italiano Antonio Polidrelli, funcionário da Intendência de Natal, configurou-se como a negação radical da cidade antiga, colonial, cujos hábitos, edifícios e equipamentos eram considerados insalubres.

As choupanas e casebres pobres existentes foram desapropriados ou vendidos, por pouca coisa, quase nada, em terras que ainda pouco valiam. Há registros de que pelo menos 300 moradias tenham sido colocadas abaixo para a abertura das avenidas projetadas.<sup>60</sup> Logo tornar-se-ia destino obrigatório e preferido da elite local: primeiro para fins de semana esporádicos e depois, ao longo das décadas, como moradia fixa para as classes mais abastadas. Inspirado em Pedro Velho, o governador de então Alberto Maranhão (1900-1903 e 1908-1913)<sup>61</sup> recordaria, em carta endereçada a Câmara Cascudo, as razões da Cidade Nova: a imperial Petrópolis fluminense denominou o antigo Belmonte, o Tirol “foi uma simples fantasia sem justificação real. Uma lembrança da província austríaca, qualquer coisa de reminiscência recalcada de leituras literárias, e nada mais”.<sup>62</sup>

A Cidade Nova foi a síntese desta imagem da cidade salubre criada pela elite: higiênica, ampla, larga, cujo reticulado orientava-se pela penetração dos ventos dominantes, mas também expurgada das choças e casebres, da gente pobre que habitava o futuro bairro, da incúria que ajudava a disseminar epidemias. Muito além dos estros literários, dos sítios e pontes bucólicas, a constituição da Cidade Nova lançou as bases para implantação de um mercado de terras, expropriando ou expulsando posseiros e valorizando os terrenos de políticos, comerciantes e pequenos industriais vinculados ao grupo político local, principalmente com a criação e expansão das linhas de bonde à tração animal, em 1908, e elétrico, em 1911.<sup>65</sup>

Além da Cidade Nova, uma série de propostas, resoluções e medidas se sucederam até 1913, conformando o primeiro ciclo de reformas urbanas por que Natal passou, a sua *Belle Époque*.<sup>66</sup> A introdução de inovações técnicas, de novos serviços e equipamentos urbanos, mas principalmente a ênfase no melhoramento e “aformoseamento” do espaço urbano da cidade, com a construção de praças, largos, avenidas e alguns edifícios “modernos” – ecléticos ou neoclássicos –, foram decisivos para espalhar o sentimento de se estar vivendo em uma cidade em transformação, nova, moderna. Alguns cronistas mais entusiasmados saudavam como fato consolidado os novos hábitos, os maneirismos e as roupas, de preferência talladas na “*dernier*

Entusiasmo derivado, sem dúvida, da série de ações que tiveram impacto, direto ou indireto, nas possibilidades de transformação e de usufruto desse espaço urbano. Dentre essas, o início das obras do Teatro Carlos Gomes (atual Alberto Maranhão), em 1898; a complementação da linha férrea entre o Rio Grande do Norte e a Paraíba, em 1902; a publicação da extensa Resolução n.º 92, em 1904 – que, entre as várias normativas que buscavam regular as esferas da vida pública e privada em Natal, dedicou um capítulo específico ao tema da habitação, tornando obrigatório alinhamentos, dimensões mínimas para fachadas, janelas, portas, calçadas e, apenas para a Cidade Nova, recuos lateral e frontal; a contratação, nesse mesmo ano, do arquiteto Herculano Ramos<sup>68</sup> para conclusão das obras do teatro, além da sua decoração e cenografia, e para projetar, desenhar e conduzir a construção da Praça Augusto Severo (figs. 05 e 06) – construída em frente ao teatro, sobre a antiga e “miasmática” Campina da Ribeira, tornar-se-ia um dos símbolos principais desse primeiro ciclo de reformas urbanas: um espaço elegante, salubre e civilizado, em uma cidade tematizada

na Praça Augusto Severo (figs. 05 e 06) – construída em frente ao teatro, sobre a antiga e “miasmática” Campina da Ribeira, tornar-se-ia um dos símbolos principais desse primeiro ciclo de reformas urbanas, um espaço elegante, salubre e civilizado, em uma cidade tematizada como infecta e incivil, local para olhar e ser visto, para a realização do *footing*, antes e depois das apresentações teatrais; entre 1904 e 1908, foram concluídas as obras de construção da ferrovia Natal-Ceará-Mirim; o saneamento da fonte do Baldo, transformada em logradouro público aberto à população; a reforma do bairro comercial da Ribeira, com a retificação de algumas ruas, como a do Comercio, a abertura de novas, como a Sachet (atual Duque de Caxias), a Almino Afonso e a Tavares de Lyra, e o aterro e nivelamento da Praça Leão XII; o “aformoseamento” da Cidade Alta, com o calçamento e arborização de suas principais ruas e a demolição de dezenas de edifícios que não atendiam às exigências de alinhamento e salubridade; e a continuidade das obras de desmatamento e abertura das ruas projetadas para a Cidade Nova.<sup>69</sup>

## 1920 – livro de Januário Cicco “Como se higienizaria Natal”

Logo, é principalmente a partir dos próprios limites do processo de modernização urbana que se pode compreender a série de representações de uma “crise” urbana que se seguiu. Se a parte central da cidade havia de fato se transformado ao cabo desse primeiro ciclo de reformas urbanas, afastando-se da imagem colonial indesejada, é certo que as outras partes da cidade e a maior parte da sua população permaneciam à margem desse processo, sem condições de acesso às possíveis benesses da modernização e seus signos exteriores.

A área urbana da cidade dividir-se-ia, grosso modo, entre a Cidade Baixa ou Ribeira e Cidade Alta. Contígua à primeira, mais ao norte e separada apenas por uma faixa de 400 metros – sobre a qual seria expandida a Ribeira, a partir do Plano Geral de Sistematização –, fica o bairro das Rocas. A Cidade Alta, o platô elevado de ocupação primeira da cidade, estende-se a leste até a Cidade Nova, desdobrando nos bairros de Petrópolis e Tirol, e ao sul até o Alecrim; este último, por sua vez, podia ser subdividido em Baixa da Beleza, Boa Vista e Refoles.<sup>107</sup>

A insuficiência de recursos impedira a construção de qualquer obra, lamentava-se o governador Antônio de Mello e Souza, limitando-se a seção de obras públicas aos reparos inadiáveis, como a reconstrução do muro do orfanato João Maria, do da Casa de Detenção, a conservação de algumas calhas de escoamento das águas pluviais e do motor do hospital Juvino Barreto, por exemplo. Obras de melhoramento e embelezamento estavam, reconhecia-se, fora da pauta orçamentária. Para agravar a situação, os serviços urbanos, a cargo da ETFL, “alem de defficientes, [eram] também onerosos”. Frente ao não cumprimento das exigências contratuais, do não atendimento aos prazos para melhoria dos serviços, o governo estadual decidiu rescindir o contrato de cessão dos direitos de exploração dos serviços urbanos e penhorar os bens e as rendas da empresa para pagamento das multas. Com o abandono da direção da ETFL antes da execução judicial, a administração se viu obrigada a providenciar, às pressas, condições para o funcionamento mínimo dos serviços de abastecimento de água, de iluminação elétrica e do transporte coletivo, com os bondes elétricos.<sup>4</sup>

Deve ter causado impressão tal fato. Ficar sem energia, sem água corrente, sem o bonde, sem a “alma da cidade”, significava, pode-se especular, voltar à condição de atraso e ignorância, de isolamento e retraimento social, sem a possibilidade do usufruto dos “espaços elegantes” à noite, do teatro, do cinematógrafo, das vitrolas. Voltava-se à (falta de) condição do período pré-republicano que as elites pretendiam superado, sujeitas ao abastecimento precário das fontes do período colonial, aos riscos dos “miasmas” e das águas estagnadas, ao perigo das noites escuras, aos deslocamentos a pé ou no lombo de animais que constriam a

Dentre as muitas proposições a ações, é importante registrar: a proibição da construção de estábulos e estrebarias na “zona urbana central”, evitando assim mais um uso que trazia consigo a proliferação de moscas, “transmissoras de tantas doenças, que encontram nas estrumeiras as mais favoráveis condições para a sua procriação e desenvolvimento”; a assunção da responsabilidade pela cessão dos direitos de exploração do serviço de limpeza pública, antes a cargo do Tesouro estadual; a exigência do “habite-se” e a publicação das normas para a sua verificação e cessão; a regulamentação sobre o uso, formato e materiais adequados para a construção de fossas sépticas – para as áreas da cidade que não seriam atendidas a princípio pelo projeto de esgotamento sanitário do plano elaborado por Novaes; e a proibição da construção de casas geminadas.<sup>30</sup>

Contudo, por mais rigorosa que fossem as normativas e por mais eficaz que fosse a atuação do departamento e de seus profissionais e funcionários, afirmava-se que sem a construção das redes técnicas do saneamento e sem a reforma da cidade existente, de seus espaços e construções insalubres, tais medidas não teriam efeito duradouro e permaneceriam como paliativos apenas. A necessidade de um plano para a cidade colocava-se na ordem do dia uma vez mais, como o instrumento necessário para “transformar a nossa capital, dando-lhe os elementos de higiene e conforto que ela está a reclamar para que se torne um centro de atração de capitalistas e homens de negócios que aqui podem e precisam vir colaborar conosco na obra de constante progresso de nossa terra”, dizia o governador José Augusto ao justificar a criação da Comissão de Saneamento de Natal (CSN).<sup>33</sup>

Instituída por meio do Decreto n.º 231, de 26 de abril de 1924, a CSN tinha o objetivo expresso de:

“a) estudar, projetar, instalar e organizar todos os serviços de abastecimento d’água, esgotos domiciliares e pluviais do Município da Capital e de outros que se quiserem aproveitar do auxílio do Estado para os mesmo fins;

b) estudar e projetar a ampliação da cidade, dando os alinhamentos respectivos e fornecendo ao Tesouro do Estado e ao Município os dados técnicos para a venda e aforamento dos terrenos de propriedade do Estado ou do Município;

c) organizar o cadastro da cidade;

d) estudar e projetar as obras outras que lhe forem ordenadas pelo Governo do Estado, e requisitadas pelos municípios a critério do Governador”.<sup>34</sup>

## 2. 1924 - Plano Geral de Obras de Saneamento do Natal

Engenheiro Henrique de Novaes, formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Veio pra Natal em 1904. Parcialmente realizado, elaborado pela Comissão de Saneamento de Natal. Retomada do processo de modernização de Natal

Dentre esses melhoramentos, que incluíam a construção e expansão da infraestrutura de circulação (as estradas de ferro e de “rodagem”), afirmava-se a prioridade da construção do sistema de abastecimento de água de Natal, “porque é o problema mais premente, do qual dependem outros que se prendem ao problema geral do desenvolvimento das forças econômicas do estado”.<sup>41</sup> Assim, os esforços pela transformação da cidade em uma capital, centro do poder econômico e político de fato, justificavam-se também na necessidade de pôr termo aos “perigos” a que estavam sujeitas as aglomerações urbanas mais densas.<sup>42</sup>

Mais ainda, faria dos elementos técnicos do sistema partes a compor, ordenar e transformar a paisagem natural e urbana. Nesse sentido, são muito significativas as propostas de transformação da Praça André de Albuquerque em um centro administrativo, destruindo a configuração do sítio primeiro de ocupação da cidade para a introdução dos edifícios do Palácio da Justiça, do Congresso do Estado e do Palácio da Higiene e Agricultura; de aproveitamento de um coreto na praça Leão XIII, na Ribeira, como uma estação elevatória; de construção de uma Avenida do Saneamento para receber o coletor geral dos esgotos; e de construção do reservatório central (que exigiria a demolição de um quarteirão inteiro) como o principal marco visual da cidade, com sua torre de quase vinte metros de altura.

Contudo, a intervenção no tecido urbano da cidade existente proposta pelo plano é, de maneira geral, sutil, pontual. No esquema gráfico da reforma da Cidade Alta, documento que compõe o já citado relatório da CSN, percebe-se que, à exceção do radical parcelamento da Praça André de Albuquerque e da implantação do reservatório central - não há nenhuma proposta, pelo menos nesse momento, de retificação das vias existentes, de realinhamento dos edifícios ou de regularização dos quarteirões.

No *blueprint* com as linhas gerais do projeto das canalizações de esgoto para os bairros da Ribeira e da Cidade Alta, incluindo a indicação do emissário submarino para despejo dos dejetos a 1,5 km da costa, percebe-se também a manutenção das linhas gerais do traçado urbano herdado do período colonial. Mesmo o novo traçado para o “Bairro operário” - localizado na chamada zona dos cômodos, a área de dunas ao norte da cidade, entre a Ribeira, o rio Potengi e o oceano - estruturava-se a partir do prolongamento das vias principais existentes.

Essa proposta da CSN, entretanto, não significou uma inversão na lógica sanitária de pensar, ou submeter, a forma urbana a partir da melhor solução das redes de saneamento. A adaptação dos preceitos urbanísticos a cada realidade era mediada pelo rigor técnico-científico, o que permitiria, por exemplo, como Novaes o fazia para Natal, propor o aproveitamento dos terrenos alagados, no caso, a Lagoa do Jacob, nas Rocas, e os terrenos localizados nos fundos do teatro, na Ribeira; ademais, não se pode deixar de mencionar que a flexibilidade dos projetos, adequando-se às condições materiais existentes – o que não deixa de revelar o pragmatismo da formação politécnica no Brasil, ou no Rio de Janeiro, pelo menos –, faziam parte do conjunto de procedimentos dos urbanistas sanitaristas.<sup>56</sup>

As dificuldades financeiras foram maiores do que as possibilidades de execução do plano organizado por Henrique de Novaes. Em novembro de 1925, funcionando contiguamente à Repartição de Serviços Urbanos e já sob direção de Paulo Coriolano, ex-assessor de Novaes e engenheiro responsável pelos dois órgãos, a CSN encontrava-se com todo o material comprado, pago quase totalmente e desembarcado para execução do projeto; mesmo assim, apenas o saneamento do Otizeiro e a perfuração de alguns poços tubulares haviam sido realizados.<sup>60</sup> Parte do sistema de abastecimento d’água, de esgotos e de canalização das águas pluviais na Ribeira (solucionando por alguns anos o problema de inundações no bairro) seriam concretizados nos anos seguintes.

Além do construído, as propostas de Novaes permaneceram no horizonte do debate político e, principalmente, técnico em Natal, informando diversas ações da administração de O’Grady, constituindo-se como base (a partir da planta topográfica) para o Plano Geral de Sistematização de Palumbo e para o Plano Geral de Obras do Escritório Saturnino de Brito (que, por exemplo, incorporaria a proposta original de uma Avenida do Saneamento, a atual Avenida do Contorno), na década de 1930.

## **1929-1930 - Plano Geral de Sistematização** Giácomo Palumbo – arquiteto greco-italiano

Incorporava ações de melhoramentos como a drenagem, o saneamento e a pavimentação de ruas

#### A construção da cidade (moderna)

O contrato celebrado em 22 abril de 1929, de acordo com a resolução municipal de 6 de abril do mesmo ano, entre a municipalidade – com o apoio do governo estadual – e o arquiteto Giacomo Palumbo, apontava para a necessidade de consubstanciar todas as obras e propostas empreendidas até então em um plano que, a partir daí, permitisse a coordenação e o controle efetivo do processo de crescimento da cidade.

Seria “... um plano geral e definitivo da cidade de Natal, de accôrdo com os ultimos preceitos de urbanismo para uma população até cem mil habitantes [Natal tinha aproximadamente 35 mil em 1930] e em condições de ser o mesmo desenvolvido ou irradiado de modo a poder acompanhar o futuro progresso da cidade”.<sup>39</sup> Delimitava, também, a abrangência do projeto, utilizando o zoneamento como imperativo ao controle do espaço urbano; a planta teria:

“... projecções de sombra, compreendendo os quarteirões administrativos, commercial, industrial, a cidade recreio e os bairros residencial e operario. [...] serão indicadas a localização da iluminação publica, viação urbana, arborização, passeios, monumentos, abrigos, jardins, e praças publicas, locais para feiras, mercados, matadouros, cemiterios e demais estabelecimentos municipaes”.<sup>40</sup>

Relembrando o seu artigo sobre a importância da aviação escrito para o *Jornal do Brasil* cerca de um ano antes, retomava o tema candente e tão caro ao discurso de modernização das elites dirigentes de Natal e do Rio Grande do Norte no final da década de 1920: sublinhando a demanda criada pela privilegiada posição estratégica de Natal, afirmava que finalmente a cidade tinha um plano que a permitiria estruturar-se para atender o fluxo de aeronaves que a colocavam como uma das chaves do sistema aeroviário da América do Sul, como o aeroporto tri-continental, unindo as Américas à África e à Europa.<sup>2</sup>

Natal seria subdividida, segundo a descrição de Carmem Portinho da proposta de zoneamento do *Master Plan* de Palumbo, em bairro comercial (reforçando a função terciária da Ribeira), administrativo, residencial, jardim e operário, além dos locais para o porto fluvial e ao aeroporto.

O bairro operário, possivelmente numa proposta de reestruturação do bairro popular do Alecrim, existente desde o final do século XIX (oficialmente desde 1911), surgiria da remoção das precárias casas dos operários e das classes mais pobres que existiam junto ao cais, na entrada da cidade e nos terrenos baldios que tanta má impressão causavam aos visitantes que em Natal aportavam.<sup>3</sup> Como indenização, os novos habitantes do bairro construído “um pouco afastado do centro” receberiam da prefeitura “um lote de terreno e uma planta para a edificação de um lar simples de acordo com as pessoas da família” e outras facilidades para a construção; ademais, os operários só poderiam ter vantagens na mudança para um local higiênico, arejado, que obedecia aos “cânones” da urbanística moderna, ao invés da situação precária e insalubre, um local que também seria “um bairro jardim, havendo uma faixa de terreno em cada lote para plantação em frente da casa”.<sup>4</sup>

Além desse, haveria um bairro jardim de fato, “em moldes semelhantes aos ingleses”, diria a jovem engenheira, que esfarelaria os arruados das Rocas, Areial, Limpa, Canto do Mangue, Chama-maré e outros assentamentos populares na área delimitada pelo rio Potengi e pelo oceano Atlântico. Nesse bairro, chamado por Câmara Cascudo de “Cidade das Dunas”<sup>5</sup> – uma recriação de apelo mais envolvente ao imaginário local, da mesma forma que o jardim o era para o inglês –, seria “feito o ‘zoning’ moderno, sendo evitada a superlotação e sendo os habitantes convidados a se pronunciarem sobre a administração do seu bairro, fixando o número e a localização de lojas e armazéns. Largas avenidas serão rasgadas, indo terminar no Boulevard de contorno que parte do cais do porto, margina o rio e o Oceano”.<sup>6</sup>

Sem dúvida, as propostas apresentadas pela jovem engenheira poderiam ser vinculadas ao ideário original propugnado por *Sir* Ebenezer Howard em 1898 e, com pequenas alterações – a principal em seu próprio título, reafirmado em 1902: o controle do crescimento da cidade, a estruturação de uma de suas partes como uma incipiente unidade de vizinhança,<sup>7</sup> com atividades e usos complementares à função residencial, a autogestão, ou, melhor para o caso de Natal, o incentivo à participação dos moradores nos destinos do espaço urbano em que viviam, enfim, um projeto que abarcava a cidade como um todo, interligava e conferia unidade às suas partes.

O projeto de Palumbo era, como está explícito em seu título, um plano geral que abarcava e estruturava toda a cidade, articulando suas partes e dando-lhe unidade urbana, constituindo assim a feição da cidade moderna do século XX em oposição à cidade do período colonial que, na visão de Câmara Cascudo, nem mesmo era cidade. A capacidade de previsão do plano, de preparar a cidade para o futuro e controlar e antever os seus processos sociais, antes de ser uma prerrogativa de Howard, está no cerne de toda a urbanística moderna.<sup>59</sup> Em Natal, que se constituiu como cidade nestes anos da Primeira República, os problemas urbanos colocados pela modernidade estavam colocados, como os de circulação de mercadorias e de reformas dos espaços para atender a demanda dos novos ou mais evoluídos meios de transporte, o carro, o navio de maior calado e, principalmente, o avião – elemento central nos discursos em prol da modernização da cidade nos anos 20, excetuando, obviamente, os problemas inerentes às grandes cidades, à metrópole, como a congestão urbana e a escassez habitacional. Mesmo essa poderia tornar-se dramática por ocasião das grandes secas, como a de 1877 e a de 1904-05: os flagelados que afluíam à cidade praticamente dobravam a sua população, causando total colapso de abastecimento e serviços, o que colocava claramente a necessidade de uma perspectiva regional para enfrentamento deste problema secular. As colônias agrícolas construídas em 1877 e 1878 para desviar o fluxo de flagelados, mesmo dentro de esquemas paternalistas – que logo malograram pela falta de assistência e pela inépcia dos administradores –, poderiam ter evoluído com uma aproximação ao conteúdo social howardiano. Contudo, a realidade bem diversa da modernização no Brasil

### 1935-1939 - Plano Geral de Obras.

Saturnino de Brito: engenheiro, foi o maior expoente do sanitarismo brasileiro. O interventor Mário Câmara contrata o escritório Saturnino de Brito para elaborar um Plano Geral de Obras, o qual introduz algumas melhorias urbanas: construção de edifícios públicos e sociais, aeroporto, bairro residencial, estação conjunta para a estrada de ferro e a avenida do contorno. A maior contribuição, contudo, são os projetos de infra-estrutura para abastecimento de água e esgotamento na parte antiga da cidade.

De acordo com os princípios sanitaristas, o saneamento de uma cidade deveria ser pensado de maneira global, conciliando os projetos das redes de água e de esgotos a outras dimensões da cidade, como o sistema viário, os edifícios públicos, as habitações, sem descuidar dos aspectos estéticos, sociais, econômicos, culturais, e, principalmente, técnicos das propostas. A higiene, associada a uma noção de progresso, nortearia as intervenções no espaço urbano da cidade, promovendo e estabelecendo desde a abertura de vias, até a construção de espaços públicos salubres e saudáveis.

Munido desses ideais, o Escritório propôs o Plano Geral de Obras que, antecedendo as práticas do planejamento urbano que se consolidariam na década de 1960, previu uma intervenção global e integrada e tratou, primeiramente, de realizar um amplo diagnóstico da cidade, transformando todos os seus aspectos, fossem topográficos, sociais, econômicos etc., em dados científicos. Só assim, pôde tornar palpável e manipulável a realidade, sistematizando-a em um conjunto de “leis, conceitos e informações objetivas” (SEVCENKO, 1989).

Dessa forma, ao chegar em Natal para assinar o contrato com o Governo Estadual e realizar o levantamento e os estudos preliminares para a elaboração do projeto de saneamento da cidade, vindo pela linha regular do avião do Sindicato Condor, o diretor do Escritório, engenheiro Saturnino de Brito Filho, já iniciou o seu trabalho de investigação, utilizando-se desse meio de transporte como instrumento de verificação do território. Esse foi o ponto de partida para a elaboração, em 1935, do relatório do escritório, importante documento que, ao caracterizar toda a cidade e sistematizar as informações, estudos e análises, embasou a concepção do Plano Geral de Obras.

Baseando-se nesse conjunto de informações e o aliando à interpretação da cidade como um organismo vivo,<sup>40</sup> o Escritório primou pelo bom funcionamento do sistema circulatório como essencial para o crescimento urbano – fator que dependia, principalmente, da eficiência dos sistemas que compunham o saneamento. Essa concepção, ao condicionar a organização do espaço urbano à questão do saneamento, proporcionou a articulação das várias partes da cidade e pensou sua reforma, expansão e embelezamento.

[...] um aspecto interessantíssimo do saneamento de Natal [...] é a orientação urbanística que os novos serviços darão á nossa Capital. Não há dúvida de que o saneamento abriu também, para Natal, a perspectiva de renovação e engrandecimento.

Em futuro próximo, a nossa cidade, que justamente se orgulha de ser o ninho preferido de todos os aviões que demandam do Atlântico Sul e a América do Norte, muito poderá mostrar do seu progresso aos visitantes e *tourists* (NATAL..., 1938, p.12).

Nessa perspectiva, foram retomados os princípios que marcaram a obra de Saturnino de Brito – para o qual a questão do saneamento não se restringia apenas ao aspecto sanitário, mas se ampliava para toda a organização do

espaço físico, articulando as várias partes da cidade e pensando a reforma, expansão e embelezamento do espaço urbano em função da racionalidade das redes de água e esgotos, chegando-se à concepção do Plano Geral de Obras, que, resumidamente, constou de:

- a) anteprojeto de melhoramentos urbanos, compreendendo edifícios para o Governo, aeroporto, bairro residencial, estação conjunta para as estadas de ferro, avenidas na encosta do Tabuleiro;
- b) projeto de abastecimento de água à cidade, para o presente e o futuro, incluindo as captações, reservatórios e distribuição;
- c) projeto de esgotos sanitários, compreendendo a rede coletora, tratamento e descarga (ESCRITÓRIO..., 1939, p.13).

Cabe destacar que, não só para os estudos como para a implantação do Plano, contou-se com o apoio das elites política e intelectual locais, que combinaram esforços, tanto com relação à administração dos gastos públicos, quanto na divulgação dos ideais sanitaristas que regeram a operação, através da publicação de artigos no Jornal “A República” e nos demais periódicos locais. Além disso, o Governo Federal<sup>41</sup>, sob a Presidência de Getúlio Vargas, prestou importante colaboração,<sup>42</sup> viabilizando a captação de recursos financeiros para a elaboração das obras, assim testemunhada por Francisco