

Transportes, malha viária e enfiteuse. Estruturação urbana e fundiária em Natal, Brasil (1892-1923)

Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros¹

Resumo: Nas décadas de 1910 e 1920, a legislação foreira de Natal, capital do Rio Grande do Norte-Brasil, sofreu diversos ajustes e remodelações. A enfiteuse dos terrenos corroborou o processo de estruturação urbana durante o período. O objetivo principal do presente estudo é compreender o papel desempenhado pelas redes viárias e de transporte na constituição de padrões socioespaciais nesta emergente estrutura fundiária de Natal. O recorte temporal se concentra no período da República Velha (1889-1930). As fontes de dados utilizadas foram os Decretos e Mensagens de Governo Municipal e Estadual, o Censo Brasileiro de 1920, o Almanak Laemmert, (Biblioteca Nacional), o mapa de Natal de 1924 e, sobretudo, as cartas de aforamento do município digitalizadas pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB) do período de 1904 a 1923. **Palavras-chave:** Produção do espaço; cidades; redes; estrutura urbana.

Transportes, red vial e enfiteusis. Estructuración urbana y de la tierra en Natal, Brasil (1892-1923)

Resumen: En las décadas de 1910 y 1920, la legislación de los foros de Natal, capital de Rio Grande do Norte-Brasil, sufrió varios ajustes y cambios. La enfiteusis del suelo corroboró el proceso de estructuración urbana durante el período. El principal objetivo de este estudio es comprender el papel de las redes viales y de transporte en la constitución de patrones socioespaciales en esta estructura emergente de Natal. El marco temporal se centra en el período de la República Vieja (1889-1930). Las fuentes de datos utilizadas fueron los Decretos y Mensajes del Gobierno Municipal y Estatal, el Censo Brasileño de 1920, el Almanak Laemmert, (Biblioteca Nacional), el mapa de Natal de 1924 y, sobre todo, las cartas de enfiteusis del municipio digitalizadas por la Secretaría Municipal de Medio Ambiente y Urbanismo (SEMURB) de 1904 a 1923. **Palabras clave:** producción espacial; ciudades; redes; estructura urbana.

Transport, road networks and emphyteusis. Urban and land structuring in Natal, Brazil (1892-1923)

Abstract: During the 1910s and 1920s, the emphyteuthic legislation of Natal, capital of Rio Grande do Norte-Brazil, underwent several adjustments and changes. The land emphyteusis corroborated the urban structuring process during this period. The main objective of this study is to understand the role of roads and transport networks in the constitution of socio-spatial patterns in this emerging urban structure of Natal. The time frame focuses on the period of the Old Republic (1889-1930). The data sources used were official government reports, such as Municipal and State Government Decrees and Messages, the 1920 Brazilian Census, the Almanak Laemmert, (National Library), the 1924 Natal map and, above all, the letters from tenure of the municipality digitized by the Municipal Secretariat for the Environment and Urbanism (SEMURB) from 1904 to 1923. **Keywords:** space production; cities; networks; urban structure.



DOI: <https://doi.org/10.26512/patryter.v6i11.41190>

Como citar este artigo: Medeiros, G. (2023). Transportes, malha viária e enfiteuse. Estruturação urbana e fundiária em Natal, Brasil (1892-1923). *PatryTer – Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografia e Humanidades*, 6(11), e41190. DOI: <https://doi.org/10.26512/patryter.v6i11.41190>

Recebido: março de 2022. **Aceito:** julho de 2022. **Publicado:** fevereiro de 2023.

¹ Professor doutor de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9279-4033>. E-mail: gabriel.leopoldino@ufersa.edu.br

1. Introduçãoⁱ

Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte, Brasil, durante as três primeiras décadas do século XX, passou a concentrar o capital das casas exportadoras de algodão e o cerne da estrutura econômico-administrativa, o que impulsionou seu desenvolvimento (Clementino, 1987).

A preocupação com a expansão da malha viária resultou em posterior elaboração de planos urbanísticos realizados em 1924 e 1929. Esse contexto mostra que, tanto as redes técnicas quanto os crescentes interesses em aquisição – em forma de aforamento – da terra urbana, foram balizadores no processo de produção do território da cidade e em sua estruturação socioespacial.

Por sua coesão na deliberação dos fluxos, a ferrovia sempre esteve intrinsecamente vinculada à dinâmica urbana. A relação das estradas de ferro com outras infraestruturas (Novo López & Alonso, 2014), em sua maioria intraurbanas, como o porto, também era de suma importância, pois aproximava o deslocamento terrestre das mercadorias para o mais perto possível do ponto de exportação (Medeiros, Novo López & Rodriguez, 2016). Isso fez com que ambos os serviços geralmente fossem administrados seguindo uma lógica conjunta e coordenada – em Natal com o planejamento das Obras de Melhoramentos do Porto (Simonini, 2014) e a instalação do parque ferroviário da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte entre os bairros de Ribeira e Rocas.

O sistema de bondes de Natal, surgido em 1908 à tração animal e eletrificado em 1911, por sua vez atuava de maneira distinta, articulando diferentes porções da cidade – especialmente em relação ao centro – e gerando padrões de vetorização da vanguarda urbana. Concomitantemente ao processo de difusão do transporte urbano sobre trilhos, os automóveis surgiram a partir de meados da década de 1920 na capital potiguar, como elementos propulsores do crescimento e espraiamento da cidade, em especial a partir da atuação da empresa de transporte público *White Company* com a inserção do ônibus. Essa conjuntura fomentou a abertura de novas vias aptas à circulação, reforma e alinhamento do antigo traçado (Dantas, 1998), parte remanescente do período colonial, e expansão de seus limites, delineando, portanto, elementos configurativos da cidade contemporânea.

A expansão da malha viária nesse período, com a criação de novos bairros, elaboração de novos planos e determinação da abertura de novas ruas e avenidas, aumentou consequentemente a oferta de terra acessível e qualificada para as atividades urbanas. A essas terras – patrimônio foreiro da

prefeitura definido pelo Senado da Câmara em 1614, e mantidas pela Câmara Municipal nos regimes posteriores – se acedia por meio da transferência de título do domínio útil e mediante o pagamento do foro.

Ao longo das décadas de 1910 e 1920, a legislação foreira sofreu diversos ajustes e remodelações. Essas adaptações relacionavam-se ao cumprimento de cláusulas foreiras, ao pagamento do foro e ao reclame das terras por parte da Municipalidade – senhorio do domínio direto. Levando em conta essa conjuntura, formula-se o seguinte questionamento: de que maneira a estruturação da malha viária e dos transportes urbanos se relacionou com o processo de concentração da posse da terra em Natal durante as duas primeiras décadas do século XX? Parte-se da premissa de que os agentes políticos e econômicos apresentaram interseções significativas de seus interesses, o que interviu diretamente no processo de definição da legislação urbanística da cidade – em especial no tocante ao instrumento do aforamento de terras urbanas – e em relação à seletividade da distribuição de infraestrutura viária (Beasoechea Gangoiiti, 2007). O aforamento urbano ou enfiteuse foi, com efeito, instrumento decisivo na dinâmica de definição da posse da terra em Natal em princípios do século XX. Foi definitivamente demarcado a partir da promulgação do Código Civil Brasileiro em 1916, que assim estabeleceu o sistema enfiteutico:

Capítulo II – Da Enfiteuse: Art. 678. Dá-se a enfiteuse, aforamento, ou emprazamento, quando por ato entre vivos, ou de última vontade, o proprietário atribui a outrem o domínio útil do imóvel, pagando a pessoa, que o adquire, e assim se constitui enfiteuta, ao senhorio direto uma pensão, ou foro, anual, certo e invariável. Art. 679. O contrato de enfiteuse é perpétuo. A enfiteuse por tempo limitado considera-se arrendamento, e como tal se rege. Art. 680. Só podem ser objeto de enfiteuse terras não cultivadas ou terrenos que se destinem a edificação. Art. 681. Os bens enfiteuticos transmitem-se por herança na mesma ordem estabelecida a respeito dos alodiais neste Código, artigos 1.603 a 1.619; mas, não podem ser divididos em glebas sem consentimento do senhorio. Art. 682. É obrigado o enfiteuta a satisfazer os impostos e os ônus reais que gravarem o imóvel (Brasil, Código Civil de 1916, grifos nossos).

A problemática inerente ao processo de legalização da posse da terra (não da propriedade), aponta para o objetivo principal do presente estudo:

compreender o papel desempenhado pelas redes técnicas de transporte e pelo processo de constituição da malha viária da cidade na definição de padrões físico-espaciais da emergente estrutura fundiária de Natal. Destarte, busca-se contribuir não apenas em uma perspectiva histórica, mas também ao entendimento da cidade contemporânea, mapeando as formas de estruturação urbana favorecidas pelo processo histórico e suas continuidades. O recorte temporal do nosso estudo se concentra no período que classicamente ficou definido pela historiografia brasileira como República Velha (1889-1930). As fontes de dados utilizadas foram de natureza diversa. No intuito de compreender as práticas dos agentes políticos e técnicos, foram utilizadas as fontes oficiais de governo, como Atos, Decretos e Mensagens de Governo da Província e do Estado do Rio Grande do Norte, assim como Relatórios e Resoluções da Intendência Municipal do Natal (Arrais, Rocha & Viana, 2012).

Para o entendimento do quadro político e econômico recorreu-se à literatura e aos documentos oficiais de âmbito nacional, como o Censo Brasileiro de 1920. Também foi de grande importância na identificação das ocupações e origem do capital dos agentes de produção urbana, o Almanak Laemmert, que se encontra digitalizado e disponível no *website* da Biblioteca Nacional (Hemeroteca Digital) – fascículos publicados de 1891 a 1940 –, assim como a cartografia urbana, como o mapa elaborado pelo engenheiro Henrique de Novaes em 1924. Outra importante fonte de dados foram as cartas de aforamento do município digitalizadas pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB) e que compreendem os anos de 1904 até meados da década de 1970, totalizando um universo de milhares de documentos. De forma a limitar-se ao objeto de estudo – as redes técnicas viárias e a concentração de terra –, bem como ao recorte temporal adotado e também viabilizar a pesquisa, optou-se por restringir essa amostra a terrenos acima de 10.000 m² ou 1 hectare, cujas cartas foram expedidas no período (1904-1923) o que totalizou 91 documentos.

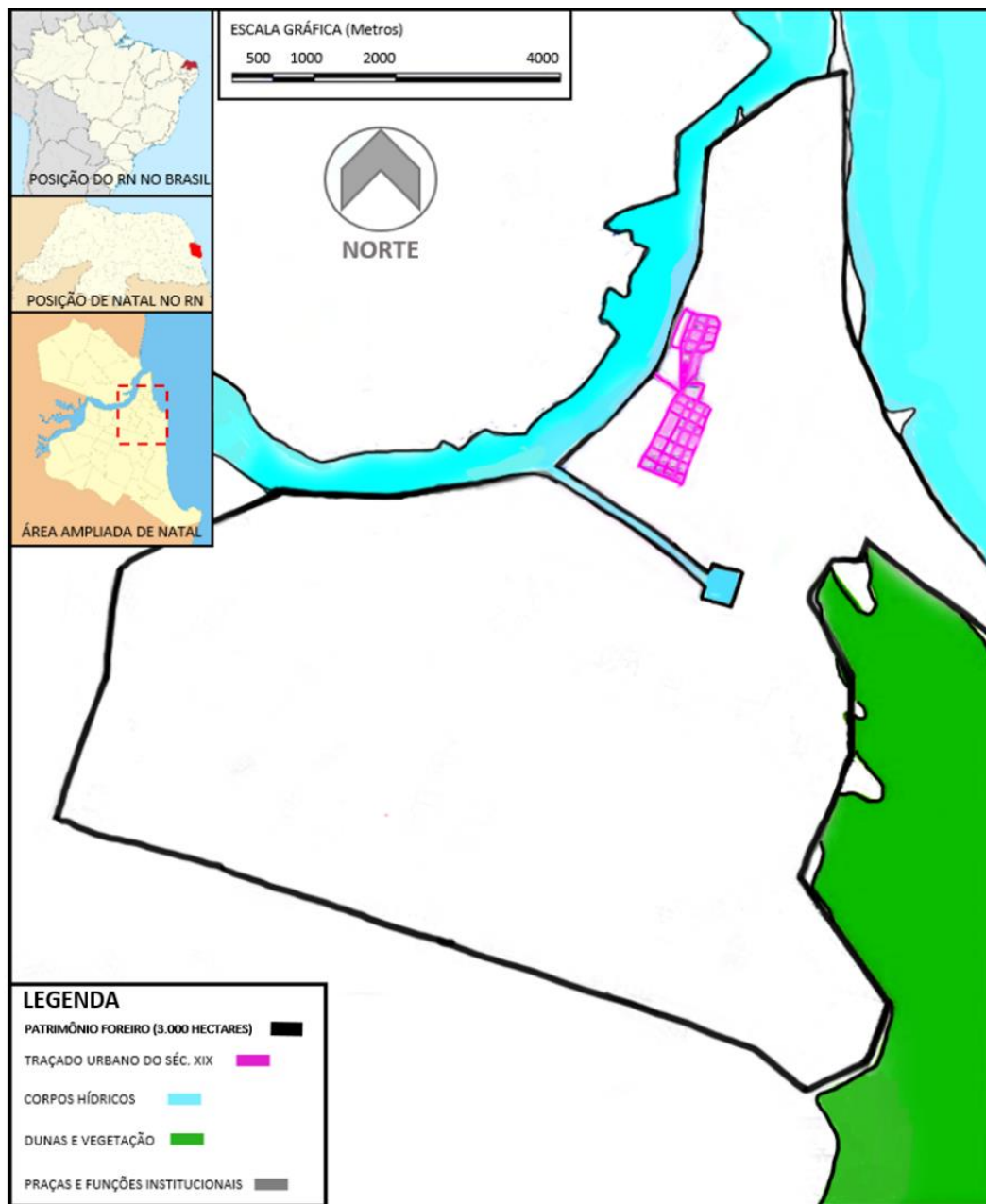
A faculdade jurídica de cidade – as cidades reais que se diferenciavam das vilas por somente poderem ser fundadas pela Coroa Portuguesa – já era gozada por Natal desde sua fundação em 1599 – embora apenas de fato correspondesse à realidade hierárquica em fins do século XIX para início do XX – como uma tentativa de assegurar a posse do território potiguar por Portugal. Tal condição permitiu a Natal a regularização e aplicação sistemática do instrumento de aforamento

(enfituse) em sua área urbana (Rossio) ao longo de sua história colonial e, principalmente, nos anos iniciais do XX, quando intensificou seu crescimento – mais precisamente a partir de 1903. Nesse período aconteceu também a fixação de códigos de posturas que estabeleceram valores e determinações específicas à prática enfitêutica.

O contrato enfitêutico exigia a obrigatoriedade de pagamento de uma taxa, o foro – calculado sobre a área concedida. Quando não sendo satisfeita a condição do pagamento, o detentor do domínio direto (o Conselho Municipal) poderia retomar o domínio útil da gleba e outorgá-la a outros. A regulamentação da enfituse ou aforamento foi basilar no processo da legalização da posse de terra urbana em diversas cidades e vilas durante o período Imperial e inicial da República (Abreu, 2014). Garantia a permanência da posse pelo município, com o domínio direto, mas a utilização e alienação do domínio útil pelos foreiros, o que se tornou prática comum.

Cada Câmara Municipal estabelecia a sua legislação foreira particular, tanto em termos da definição das zonas de cobrança, quanto em relação à duração da concessão do domínio útil. Em muitos casos optou-se pelo *fateusim perpetuo*, ou seja, a transferência do domínio útil para sempre, incluindo o foreiro e todos os seus herdeiros, cláusula que dava segurança muito grande, de propriedade, aos que requeriam a concessão⁴. A perpetuidade do contrato não isentava o foreiro do pagamento de taxas. A cada alienação do domínio útil das terras, devia-se pagar ao senhorio – isto é, as Câmaras Municipais – o tributo de 2,5% sobre o valor da venda, denominada de laudêmio. O contrato de concessão enfitêutico também previa normas que, caso não fossem obedecidas pelo foreiro extinguiriam o contrato que, entretanto, muitas vezes não eram cumpridas como no caso de diversos aforamentos em Natal.

A delimitação das terras municipais em Natal remonta ao período colonial e se baseou no que Cascudo (1999) denominava de “légua do Conselho” – que correspondia a uma légua, ou 6,66 quilômetros. Até hoje, esse limite (Figura 1) encerra o patrimônio territorial do município, o que acarreta o pagamento além dos impostos de transmissão, também do laudêmio (taxa de 2,5% sobre o valor da propriedade), em área entre a Avenida Mor-Gouveia e o Forte dos Reis Magos. O patrimônio de terras de Natal totaliza uma área de aproximadamente 3.000 hectares. O Senado da Câmara, em épocas coloniais, determinou tanto a cessão do domínio útil do terreno e o tempo de vigência, como também o valor a ser pago como foro, dependendo do destino da produção e da forma de ocupação.

Figura 1 – Espacialização do patrimônio de terras do Senado da Câmara de Natal (Légua do Conselho)

Fonte: Elaboração do autor sobre o mapa de Arruamento de Natal, de abril de 2005. Acervo SEMURB. Para os Limites urbanos de Natal em 1868, Cf. Miranda (1999).

Nesse período colonial, portanto, se definiu a cultura da doação do domínio da terra e o retorno de rendas provenientes dessa prática ao governo da cidade. Ferreira (1996) defende que a criação de Natal para “defensa del territorio”, outorgou-lhe desde sua fundação o título de cidade. Esse título, inferiu na doação de um Rossio, ou patrimônio urbanoⁱⁱⁱ, como já mencionado. Terras essas que não foram objeto de atenção mais intensa por parte de investidores e agentes políticos e econômicos até pelo menos a segunda metade do século XIX, devido, sobretudo, às dificuldades de acesso à cidade

pelo interior. Dificuldades que tolham seu crescimento. Natal, portanto, gozava de uma grande oferta de terras municipais, porém pouco ocupadas pela cidade em si no início do século XX.

A partir dessas informações contextualizantes, o presente artigo divide-se em uma primeira explicação sobre a inserção do capital mercantil provindo do campo na cidade do Natal. Depois discute os aspectos históricos de regularização do instrumento enfitêutico na cidade e seu processo de estruturação. Por fim, são traçadas considerações acerca da relação entre esses aspectos

e o processo de definição da posse do domínio útil pelos principais agentes envolvidos.

2. Capital mercantil-comercial e terra no Rio Grande do Norte

A produção de vilas e cidades na província do Rio Grande do Norte (Figura 2) foi resultante da ação do Estado, da Igreja e de agentes econômicos – primordialmente aqueles ligados às atividades pecuaristas e agrícolas. A essa condição primordial se interpuseram formas de articulação do território como as redes de estradas de ferro, que subsidiaram novas relações econômicas e humanas – dessa forma, territoriais – cristalizando formações espaciais características.

A sua lógica de composição vinculava-se à situação econômica estabelecida ainda durante o Brasil colonial, onde produtos primários provinciais eram deslocados da hinterland aos portos de escoamento e dali às metrópoles europeias. No Rio Grande do Norte, as redes férreas interligavam os centros agroexportadores de Mossoró (1915) e a

capital Natal (1881 e 1904) às zonas de produção açucareira, no caso da capital, e principalmente algodoeira do território estadual.

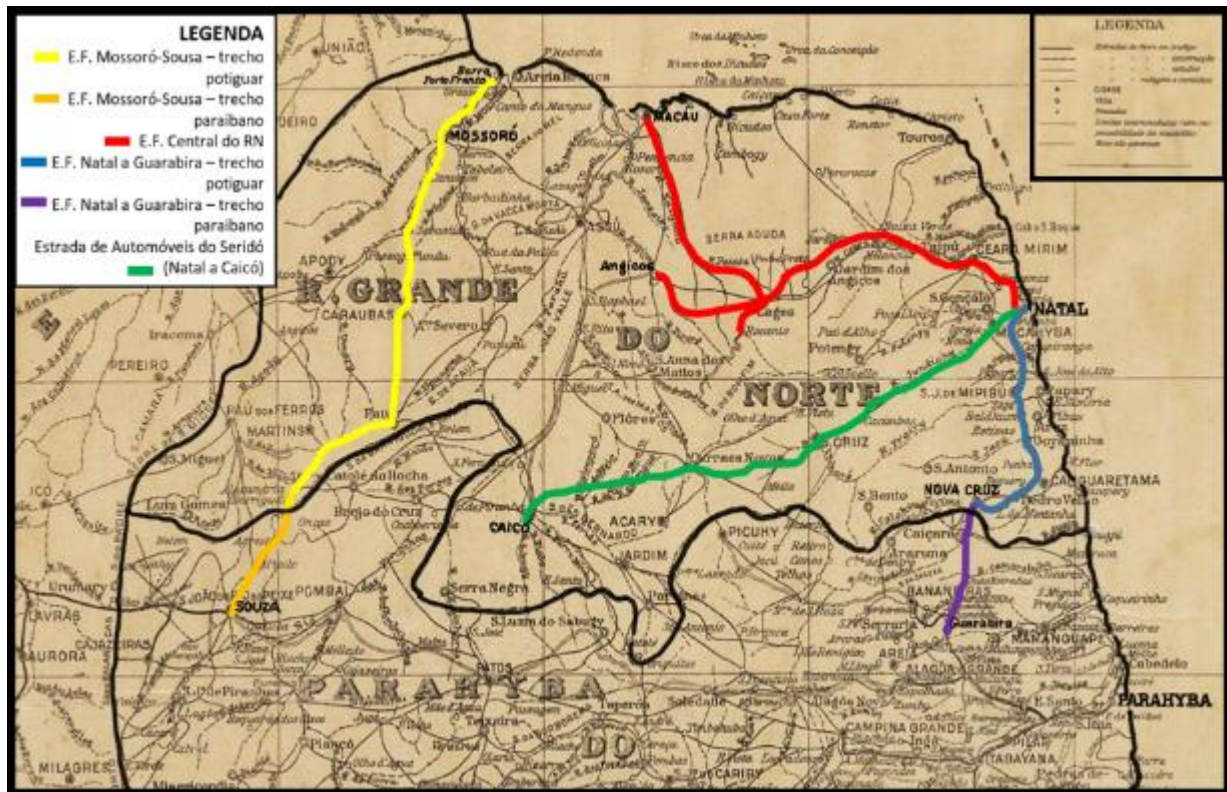
A instalação e ampliação de serviços urbanos – tais como bondes, água, saneamento, eletricidade, entre outros –, bem como, os planos de novos e regulares traçados viários e a ampliação da oferta de terra urbana é um processo que, de acordo com Ribeiro (1985), aconteceu em boa parte das cidades brasileiras devido ao deslocamento do grande capital mercantil para o desenvolvimento de atividades urbanas e para o processo de produção da própria cidade. Por conseguinte, parte substancial do crescimento urbano nas cidades brasileiras e, em especial na região Nordeste, esteve atrelado ao processo de migração do fluxo dos capitais mercantis, particularmente no período de 1890 a 1930 (Ribeiro, 1985). As cidades portuárias, centros de escoamento e exportação dos produtos, e os núcleos de intermediação, portanto, absorveram o fluxo dos capitais provindos das estruturas agrárias, especialmente depois da consolidação da rede de transportes inter-regionais.

Figura 2 – Posição de Natal e do RN no mapa do Brasil – destacada em vermelho



Fonte: IBGE (2022) e http://www.sbrj.com.br/bras_politico.gif.

Figura 3 – Excertos do Mapa da Viação dos Estados Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Sergipe. Publicado no período presidencial de Dr. Washington Luís P. de Sousa. Sendo Ministro de Viação Dr. Victor Konder e Inspetor Dr. Alípio Rosauro de Almeida, 1929



Fonte: Cartografia, Biblioteca Nacional. Disponível em:

http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart42261/cart42261.jpg. Acesso em: 20 de junho de 2017.

No Nordeste, os fazendeiros também nesse primeiro momento eram os detentores das máquinas de descaroçar o algodão – que se encontravam dentro das propriedades rurais – e que foram transferidas para os núcleos urbanos por volta da década de 1930 (Clementino, 1987). A detenção dessa infraestrutura, tornou a cidade um intermediário na relação com o comércio agroexportador, a partir da localização das casas de exportação, em especial, nos núcleos portuários – como em Natal. Essa condição estreitou as relações entre a produção rural e o comércio urbano da pluma do algodão e fez com que muitos fazendeiros se tornassem também comerciantes nas cidades. A casa exportadora controlava a classificação das plumas beneficiadas – distinguidas por qualidade da fibra –, bem como, adaptava os fardos às prescrições requeridas pelos compradores que iriam importar o produto^{iv}. Eram, dessa maneira, responsáveis pela uniformização do padrão requisitado e para isso dispunham de uma infraestrutura de maquinismos e mão-de-obra adequados.

O desenvolvimento de comunicações intermunicipais – como as ferrovias e a Estrada de Automóveis do Seridó (Figura 3) – em conjunto com o desenvolvimento econômico em ascensão na década de 1920 e a estruturação de meios de financiamento da produção, efetivou nesses primeiros anos do XX, a migração de capitais mercantis para Natal. O sistema de crédito ganhou força também nesse momento com a abertura de capitais e empréstimos pelas casas bancárias.

Essa condição, aliada à atividade das casas exportadoras, demonstra como a produção industrializada agrícola – com a ampliação das usinas de algodão nos centros urbanos – passou a estar intrinsecamente vinculada à lógica urbana, convertendo parte desses capitais à aquisição de propriedades nas cidades e, assim, diversificando os ramos de investimento. Tal diversificação promovia a atração de novos equipamentos articulados à estrutura de beneficiamento, que, inclusive, foi ampliada por meio da comercialização também do caroço do algodão e da ascensão da indústria de óleos vegetais.

No Rio Grande do Norte, a primeira fábrica a utilizar o caroço de algodão como matéria-prima entrou em funcionamento em 1904. Tratava-se da fábrica de óleos e farelos de algodão, instalada no município de São Gonçalo (próximo a Natal), pertencente à família Barreto. Em 1910, essa fábrica foi vendida a Francisco Solon, proprietário de terras e plantações de algodão no mesmo município onde se instalava a fábrica de óleo (Clementino, 1987, p. 80).

Diversificações produtivas como essas culminaram, segundo Clementino (1987), no surgimento e consolidação da indústria têxtil no Brasil durante o período compreendido entre os anos de 1886 a 1933, quando surgiram novas relações econômicas e políticas em nível mundial, cabendo aos países periféricos a complementaridade da produção mercantil para rebaixar os custos da produção. Sobre a evolução industrial dos três principais produtos da economia, - o açúcar, o sal e o algodão – são transcritas abaixo algumas informações do Recenseamento de 1920 (Figura 4).

Pode-se perceber a partir dos quadros acima o desenvolvimento industrial, salineiro e de beneficiamento do algodão no Rio Grande do Norte, bem como, a decadência da atividade açucareira. Há também um forte desenvolvimento do aparelho administrativo estatal, que aprofundou

seu processo de institucionalização, em especial, ao criar órgãos destinados à gestão das necessidades da agricultura, principalmente do algodão. Esse período, entre 1915 e finais da década de 1920, representou o momento quando mais se dinamizou o processo de concentração fundiária na cidade do Natal, com o crescimento exponencial da concessão de aforamentos no perímetro do patrimônio municipal. Em geral, esses padrões de concentração estavam atrelados aos agentes agroexportadores, comerciais e políticos, que possuíam relações estreitas entre si.

3. A criação e regulamentação do instrumento do aforamento em Natal e sua transformação viária nos primeiros momentos da República no Rio Grande do Norte (1892-1924)

O sistema enfitêutico representava uma interessante estratégia no processo de produção da terra urbana no Brasil. É importante ressaltar que em Natal – talvez pelas condições políticas e pela abundância de terras disponíveis em virtude da amplitude do patrimônio municipal frente à ocupação efetiva da cidade – a ampliação da lógica mercantil da Lei de Terras se efetivou não a partir da aplicação direta da compra e venda, mas ainda por meio do instrumento da enfituse.

Figura 4 – Desenvolvimento da Economia do Rio Grande do Norte em 1920

Evolução industrial (1907-1920)							
Nº de estabelecimentos		Capital empregado		Nº de Operários		Valor da Produção	
1907	1920	1907	1920	1907	1920	1907	1920
10	197	1.283:000\$	7.126:845\$	415	2.146	1.136:485\$	20.538:759\$
Usinas açucareiras (1907-1920)							
Nº de estabelecimentos		Capital empregado		Nº de Operários		Valor da Produção	
1907	1920	1907	1920	1907	1920	1907	1920
04	–	630:000\$	–	147	–	700:000\$	–
Salinas (1907-1920)							
Nº de estabelecimentos		Capital empregado		Nº de Operários		Valor da Produção	
1907	1920	1907	1920	1907	1920	1907	1920
01	35	5.000:000\$	14.673:238\$	1.500	1.379	1.200:000\$	15.903:327\$
Indústria Têxtil (1920)							
Nº de Estabelecimentos	Capital Empregado	Força Motriz	Nº de Operários	Valor da Produção Anual	Operários por estabelecimento		
115	5.242:784\$000	659 HP	1.185	17.082:039\$000	10		

Fonte: Recenseamento do Brasil em 1920.

A mercantilização da terra, entretanto, estava implícita no sistema foral, em especial por meio das recorrentes alienações. Tornou-se, assim, o fio condutor do comércio de terras em Natal durante a República Velha. A difusão da prática na sociedade natalense foi latente e embora o domínio útil não significasse a propriedade real da terra, percebe-se que na prática, assim era encarado pelos requerentes de terrenos aforados. A propriedade privada de fato se efetivou depois com a extinção do instrumento enfiteutico.

Contudo, assim como demorara seu estabelecimento, em substituição ao sistema sesmial derrubado trinta anos antes e apesar de seu cunho moderno (ou talvez por isso mesmo), a Lei de Terras demorará a se impor formalmente e na prática no meio urbano. A compra e venda [...] conviverá muito tempo com a concessão de datas, partilhadas do rossião, e até com o antigo sistema enfiteutico, com os foros de algumas glebas (Marx, 1991, p. 119).

Ademais, também é imprescindível enfatizar o fato de que foi determinado pelo Código Civil de 1916 que o título real da propriedade poderia ser resgatado pelo foreiro após o prazo de dez anos de enfiteuse do terreno e mediante o pagamento de certos valores, como é descrito em fragmento do Código transcrito abaixo.

Art. 693. Todos os aforamentos, inclusive, os constituídos anteriormente a este Código, salvo acordo entre as partes, são resgatáveis dez anos depois de constituídos, mediante pagamento de um laudêmio, que será de dois e meio por cento sobre o valor atual da propriedade plena, e de dez pensões anuais pelo foreiro [foro], que não poderá no seu contrato renunciar ao direito de resgate, nem contrariar as disposições imperativas deste Capítulo (Brasil, Código Civil de 1916, grifos nossos).

Portanto, a questão da terra urbana no Brasil foi permeada por contradições e permanências, rompimentos e continuidades, como afirma Marx (1991). A legislação urbanística em Natal, partindo desse contexto, em fins do século XIX definiu regras de aplicação do instrumento do aforamento urbano. Ademais, evidentes eram as relações entre as definições normativas, o espraiamento da malha urbana, a reforma e ampliação dos sistemas de transporte e a pavimentação das vias na cidade com o aumento da oferta de terra urbana disponível.

A primeira resolução relativa a esse tema é a de nº 01, que representou mudança expressiva na

política tributária do município de Natal. Baseando-se no Decreto Estadual nº 02, de 24 de dezembro de 1892, determinava a observância da aplicação das leis e regulamentos estaduais, entre os quais, a mudança no processo da arrecadação de impostos urbanos, que passaram a pertencer às municipalidades a partir de 1º de janeiro de 1893 (Arrais, Rocha & Viana, 2012, p. 35). Essa condição era essencial para o fortalecimento da Intendência enquanto órgão gestor das atividades urbanas, pois aumentava sua receita. A instância municipal passou a recolher os impostos relativos à construção e ocupação territorial, bem como, aqueles referentes ao processo de distribuição da terra urbana.

Essa redefinição da política tributária estadual representou marco divisor para os futuros investimentos que foram realizados na cidade. Outro marco foi a publicação da Resolução nº 12, primeira que tratou sobre o tema do aforamento urbano na capital. Nela, o Conselho da Intendência definiu que as concessões de aforamento destinadas, não apenas para edificações, como para sítios e recreios, só seriam realizadas com a publicação de edital e espera de um prazo de trinta dias para possíveis reclamações – com emissão da carta de aforamento também em mesmo prazo (Arrais, Rocha & Viana, 2012, p. 47).

Os valores relativos às concessões enfiteuticas de terrenos urbanos foram estabelecidos pela Resolução nº 21, de 29 de setembro de 1894, que definiu o valor a ser cobrado pelos foros para terrenos destinados à edificação (20 réis^{vi} por metro quadrado) e para aqueles destinados aos sítios (05 réis também por metro quadrado). Como se pode perceber, aqueles terrenos classificados como “sítios” gozavam uma taxa de foro bem inferior aos terrenos destinados à edificação. Entretanto, até então não havia nenhum termo municipal que distinguisse as zonas da cidade que seriam destinadas a uma função ou a outra. Pode-se aferir que essa distinção visava unicamente neste momento baratear o foro de extensas áreas próximas da zona central que seriam aforadas como chácaras pela elite da cidade e que, posteriormente, seriam objeto de um projeto de intervenção urbana denominada Cidade Nova, como ver-se-á a seguir.

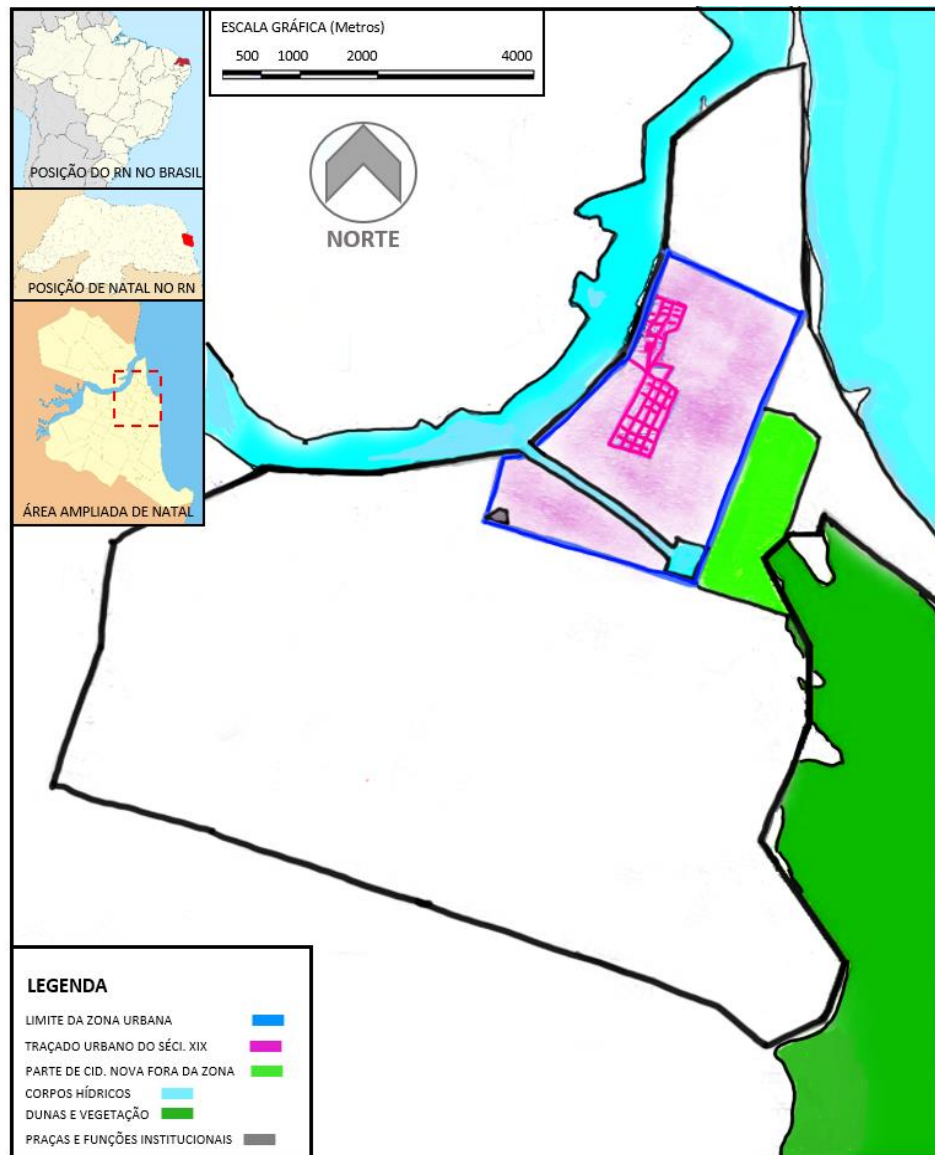
A próxima Resolução que abordou a enfiteuse foi a nº 24, de 10 de janeiro de 1896. Nesse momento, o governador do estado era Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, chefe da oligarquia Albuquerque Maranhão – cujos representantes dominaram a cena política potiguar durante a República Velha. O seu texto determinava que “nenhum contrato ou aforamento poderá ser feito, conforme preceitua a consolidação das leis estaduais sobre divisão e governo dos municípios, senão

perante o Conselho” (Jornal A República, Natal, 15 de janeiro de 1896). Constata-se, dessa maneira, que a prerrogativa do instrumento do aforamento era exclusividade da Intendência Municipal da capital e não mais do Governo do Estado, como fora outrora, tornando-o mais volátil aos interesses da oligarquia. Posteriormente, foi definido o perímetro de cobrança do imposto predial e territorial, a Décima Urbana. Os elementos geográficos definiam o perímetro legal da cobrança do imposto. Vale salientar que esse perímetro (Figura 5) não corresponde ao que demarca o patrimônio municipal. Antes, corresponderia à zona urbana.

Pode-se inferir que o estabelecimento da zona de cobrança da Décima – superfície pouco superior a 400 hectares – foi a primeira definição de

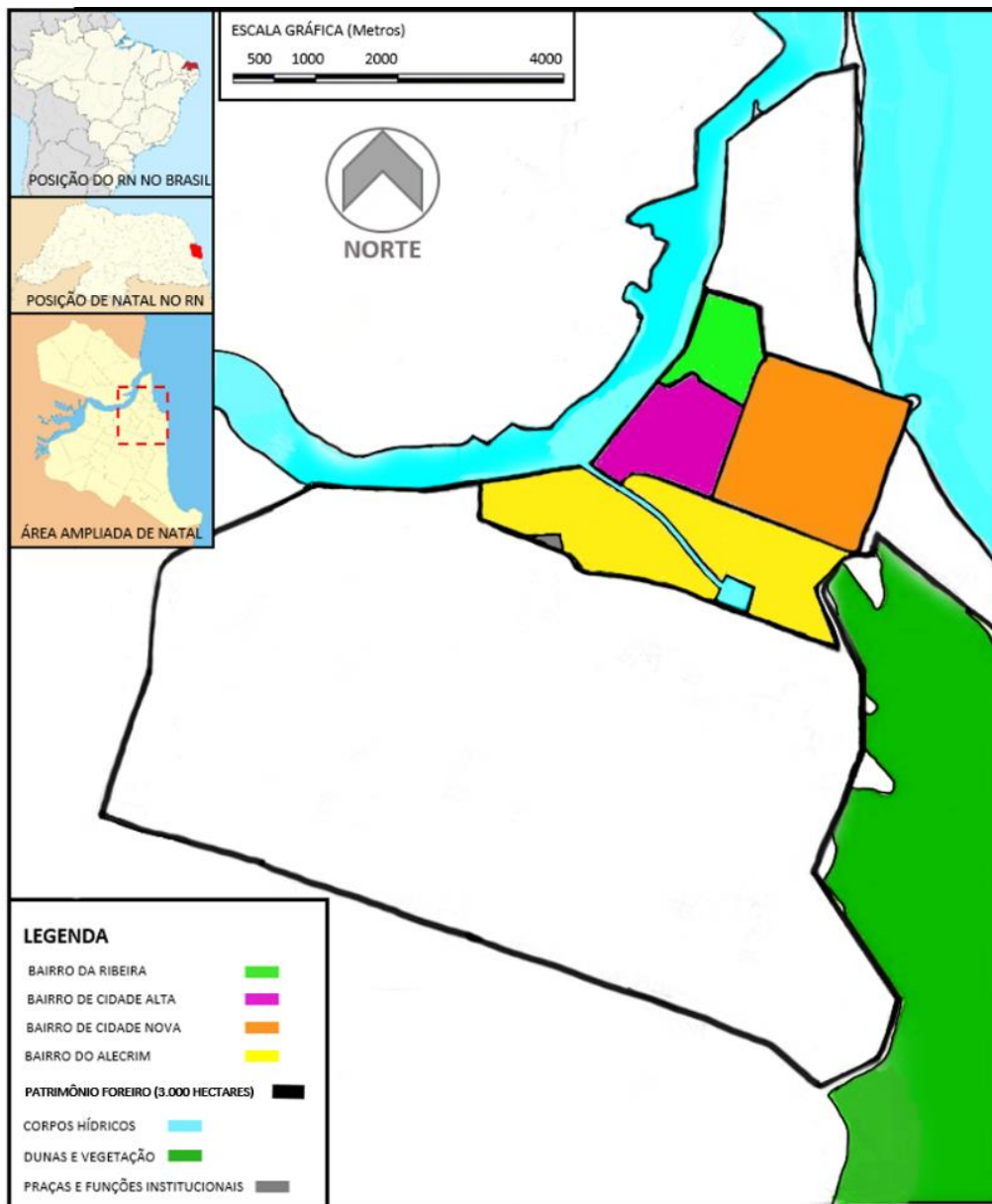
limites mais precisos da era republicana. A zona suburbana compreendeu terrenos não abrangidos por ela, correspondentes aos “sítios”. Pode-se perceber também de acordo com a Figura 5, como parte da área que seria destinada ao novo bairro de Cidade Nova^{vii} – cujo planejamento de traçado regular em grelha seria definido no período entre 1901 e 1904 –, encontrava-se fora do perímetro da Décima Urbana nesse momento. Essa fração urbana já era ocupada por propriedades de membros da elite política do Estado, como o sítio de Pedro Velho (Solidão) e a chácara do coronel Francisco Cascudo. A determinação também refletia os interesses fundiários sobre a zona, com planejamento prévio de medidas que facilitassem – ou barateassem – a concentração da terra urbana.

Figura 5 – Espacialização do perímetro de cobrança do imposto predial Décima Urbana em Natal



Fonte: Elaboração do autor sobre o mapa de Arruamento de Natal, de abril de 2005. Acervo SEMURB. Para localização do Lazareto da Piedade, Cf. Ferreira et al. (2008).

Figura 6 – Espacialização dos limites dos bairros de Natal instituídos na Resolução nº 73



Fonte: Elaboração do autor sobre o mapa de Arruamento de Natal, de abril de 2005. Acervo SEMURB.

Especificado o perímetro legal da zona da Décima, a Resolução seguinte, de número 33, voltou a redefinir o preço do foro a ser cobrado nos terrenos municipais. Publicada em “A República” em 28 de julho de 1897, essa determinação fixou que o foro “dos terrenos compreendidos no perímetro da décima urbana” seria de 20 réis por metro quadrado, continuando, destarte, o mesmo daquele definido em resolução anterior^{viii}. Em relação aos terrenos situados fora da zona da Décima – definidos como “sítios” anteriormente –, a Resolução nº 33 alterava o foro de 05 réis por metro quadrado, para “trinta réis por metro corrente, medindo-se a circunferência do terreno concedido” (Arrais, Rocha & Viana, 2012, p. 72). Essa mudança

diminuía consideravelmente o preço do foro para os terrenos dos subúrbios, ou sítios^{ix}.

O próximo passo tomado pela Intendência foi, finalmente, a definição das áreas urbana e suburbana e o regulamento do instrumento do aforamento segundo essas prerrogativas. A Resolução nº 73, de 11 de fevereiro de 1903, que tratou dos temas referidos, foi o mais extenso documento publicado até então sobre as ordenações urbanísticas do município. Seu artigo primeiro definiu que o patrimônio territorial municipal era dividido em área urbana e subúrbios: “Art. 3º - A área urbana (Figura 6) seria subdividida em três bairros denominados ‘Ribeira, Cidade Alta e Cidade Nova’” (Arrais, Rocha & Viana, 2012, p. 96).

No texto dessa resolução não foi determinada a zona que correspondia aos mencionados subúrbios, porém pode-se inferir que era a área restante do patrimônio municipal. A regularização fundiária também foi enfatizada, organizando assim o registro dos terrenos pela Intendência e a cobrança do foro. Convocou todos aqueles ocupantes de terrenos municipais a solicitar, caso não possuíssem, suas cartas de aforamento no prazo de seis meses, sob pena de multa de 50 a 100 mil réis. Os títulos antigos seriam substituídos pelas novas cartas e essas seriam registradas em três livros – um para cada bairro (Figura 7) – de forma a organizar suas informações. Determinava-se, também, o preço a ser pago pela emissão da carta, que variava de acordo com a área do terreno.

Os terrenos seriam “cordeados” para se estipular a respectiva área e perímetro. As alienações realizadas acarretariam na emissão de novas cartas – recolhendo-se a antiga ao arquivo – e cobrando-se novamente o selo e mil réis de emolumentos. Percebe-se que, embora esses valores cobrados não fossem demasiadamente altos, dependendo da área e da quantidade de terrenos aforados, essas quantias podiam representar bastante no orçamento do cidadão mediano comum.

A estruturação do novo bairro que passou a compor a área urbana – Cidade Nova – sofreu

modificações significativas também com a Resolução nº 72, publicada em setembro de 1902^x. Talvez pelo potencial construtivo e/ou especulativo, resolveu-se, por meio desse documento, a abertura de mais dois logradouros na região: a Avenida Rodrigues Alves e a Rua Jundiáí (Figura 8). A segunda via recebeu posteriormente a linha de bonde de Cidade Nova em 1908, o que lhe conferiu uma importância vetal destacada.

O ano de 1903 marcou também a contratação do agrimensor italiano Antônio Polidrelli – citado pela Intendência como “engenheiro” – para a elaboração da “planta dos três bairros desta capital, pela importância de dois contos e quinhentos mil réis”, uma quantia bastante expressiva, em 25 de julho de 1903 (Intendência Municipal do Natal, Resolução nº 78, 03 de agosto de 1903).

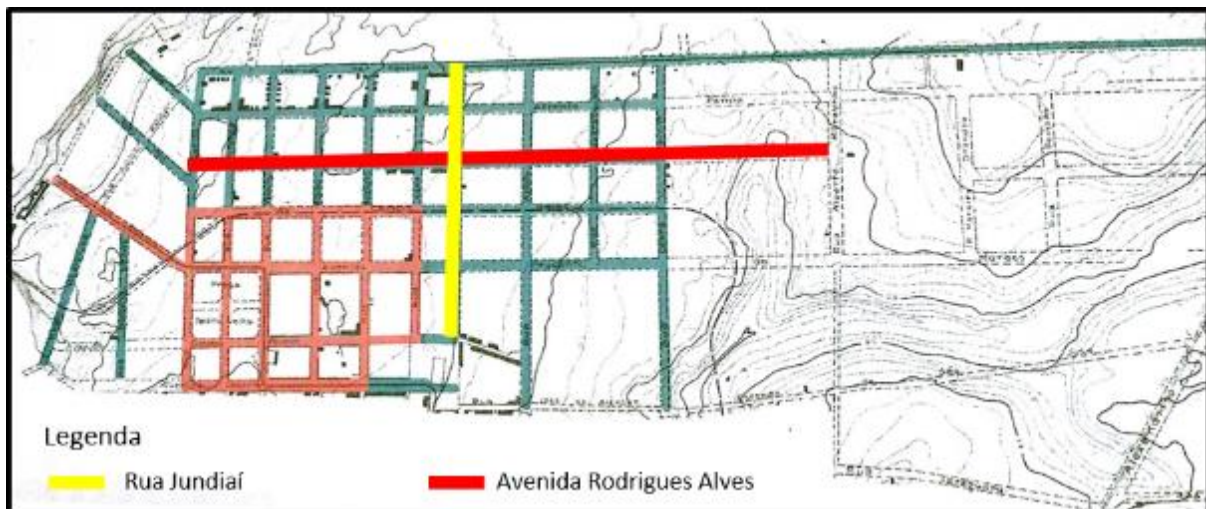
Com base na planta traçada por Polidrelli, ocorreu a posterior definição dos quarteirões de Cidade Alta e Cidade Nova – que aconteceu nas resoluções 83 e 84, respectivamente publicadas em 17 de setembro e 09 de outubro de 1903. Há também uma nova redefinição dos valores que seriam pagos pelos foros dos terrenos urbanos em Natal.

Figura 7 – Espacialização dos bairros de Natal sobre a planta de 1924



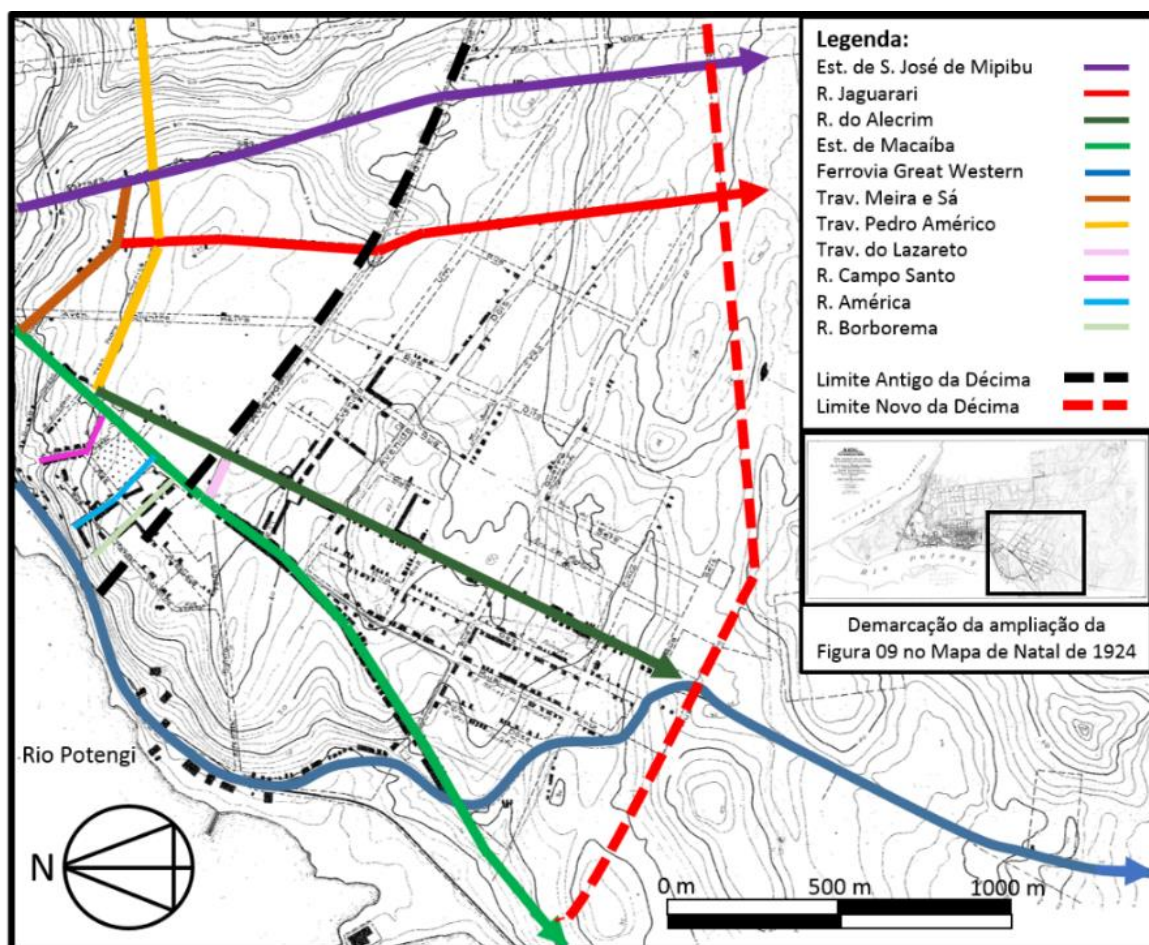
Fonte: Ferreira et al, 2008. Elaborado sobre o mapa do Plano de Sistematização de Henrique de Novaes para Natal, de 1924.

Figura 8 – Espacialização os logradouros Jundiáí e Rodrigues Alves no bairro de Cidade Nova



Fonte: Ferreira et al, 2008. Elaborado sobre o mapa do Plano de Sistematização de Henrique de Novaes para Natal, de 1924.

Figura.9 – Espacialização dos logradouros que ampliam os limites do bairro de Cidade Alta e o crescimento para o bairro do Alecrim



Fonte: Resoluções Municipais. Elaboração própria sobre o mapa do Plano de Sistematização de Henrique de Novaes para Natal, de 1924. Acervo HCurb.

A Resolução nº 81, publicada em “A República” no dia 15 de setembro de 1903, estabeleceu a cobrança de foro de 05 réis por metro quadrado apenas para os terrenos de área até 05 mil m² de superfície. Para os de 05 a 10 mil m², cobrarse-ia 02 réis e para os terrenos acima dos 10 mil m², 01 réu para cada metro quadrado de terreno. O novo bairro da cidade ganhou novas ruas e correspondeu a uma superfície de aproximadamente 177 hectares – acresceu-se, dessa forma, 147 hectares ao traçado original (na Figura 8 em cor laranja, em verde, a área acrescida).

A diferenciação socioespacial^{xi} de Natal, corolário dos padrões valorativos que começavam a ser estabelecidos, em especial por meio da Resolução nº 81, acentuou-se com a distribuição também inegalitária da infraestrutura urbana, em especial, de transportes e pavimentação que aconteceu já em fins da década de 1900. Além de Cidade Nova, a definição espacial de Cidade Alta também apresentou idiossincrasias que chamam a atenção sobre novos logradouros que foram determinados nesse momento e que apontam elementos para os interesses crescentes sobre a oferta de terra urbana no período. Parte da zona entre o leito da estrada de ferro e a estrada de rodagem para Macaíba – depois Rua Amaro Barreto – já vetorizava, em 1903, o crescimento urbano e, por isso, tornou-se com a Resolução nº 84, parte integrante da zona urbana, se unificando ao bairro de Cidade Alta (Figura 9).

Nota-se como a definição desses limites esteve atrelada a essas duas vias de comunicação intermunicipal (Figura 9). A ferrovia operante nesse período era a *Great Western Railway Company*, para Nova Cruz, cidade no limite com o estado da Paraíba. Nesse mesmo ano de 1903 um ramal foi construído entre Guarabira e esta cidade, interligando, assim, Natal à capital paraibana e ao Recife.

Ao projeto de definição da malha viária da cidade de Natal se interpôs o sistema de bondes elétricos, oficialmente inaugurado no dia 03 de outubro de 1911. Os serviços, entretanto, se limitaram apenas ao tráfego entre Cidade Alta e Ribeira^{xii}. Ainda em 1911, a extensão do circuito inicial foi realizada até o Alecrim, o novo bairro oficializado pela Intendência Municipal naquele ano (Intendência Municipal do Natal, Resolução nº 151, 24 de outubro de 1911, Figura 10). O Alecrim tornava-se mais acessível em decorrência do interesse fundiário e do notável crescimento do arrabalde. Essa nova delimitação abrangeu uma grande área de expansão urbana – embora parte dela já fosse ocupada –, onde futuramente se desenvolveu o arrabalde de Lagoa Seca – contido

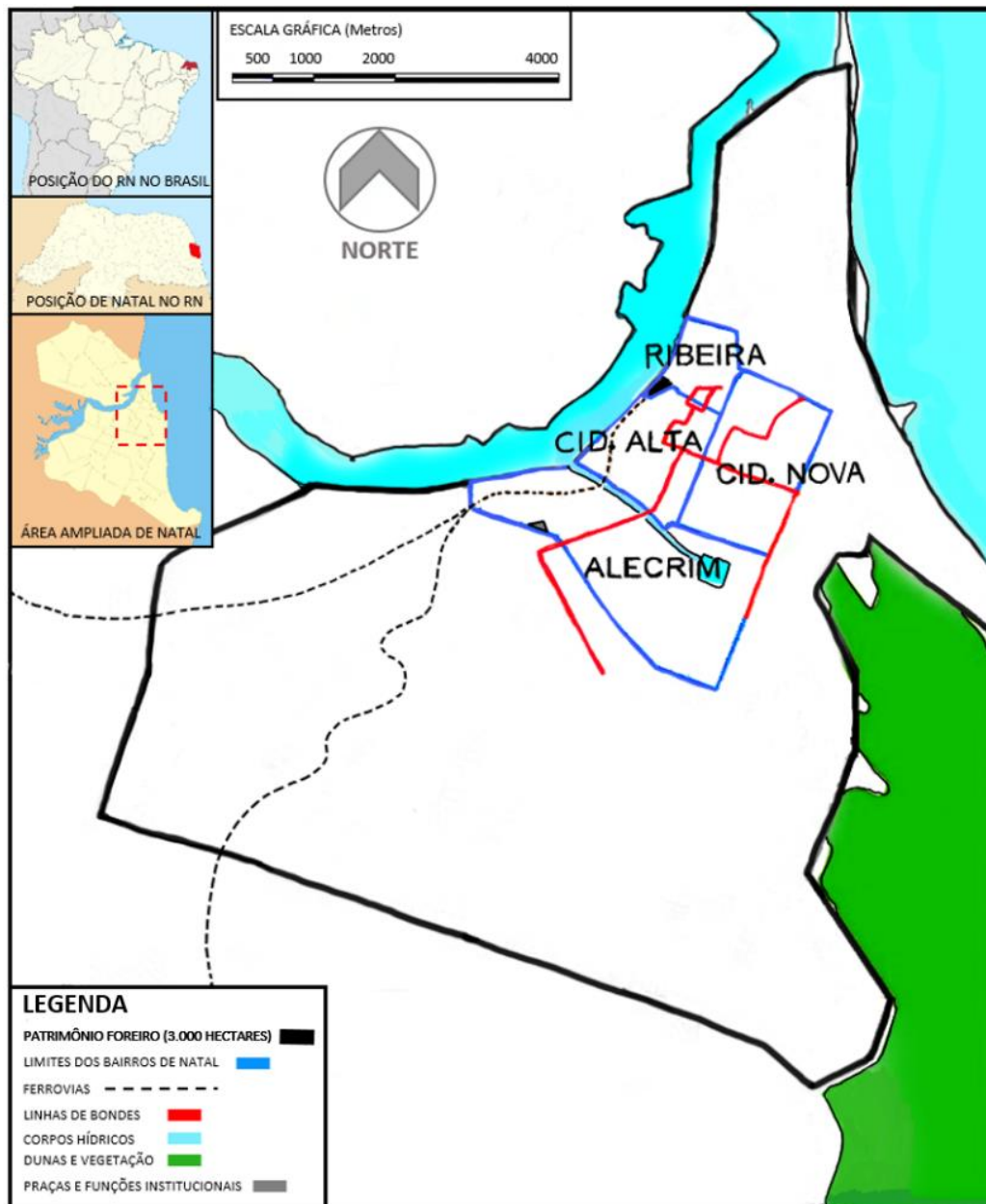
nesse perímetro – e que teve seu crescimento incentivado pela construção da linha de bonde na Avenida Alexandrino de Alencar no ano de 1926. Os bondes elétricos eram previstos para trafegarem pela referida avenida desde 1914 e eram mencionados na legislação municipal como elemento que “obedecendo a conveniência e interesse públicos, acentuará a divisão natural da área urbana e suburbana”^{xiii}.

Portanto, os limites territoriais acrescidos incluíam partes do Alecrim no perímetro de área urbana, o que implicava no fato de que a partir de 1911 seus aforamentos passaram a seguir as prerrogativas estipuladas para essas zonas. Destarte, enquanto que para os terrenos suburbanos a legitimidade da posse era garantida somente pelo cercamento e cultivo dos lotes, aos terrenos urbanos era obrigatória a edificação em prazo determinado pela legislação municipal – desde a Resolução nº 92, de 1904, e ratificado pela de nº 155 de janeiro de 1912, o que, entretanto, não era cumprido efetivamente em virtude da parca fiscalização.

No dia 05 de agosto de 1912 foi inaugurada a linha de bonde elétrico ao Monte Petrópolis pela Empresa de Melhoramentos. A importância desses veículos nos discursos dos periódicos se tornou cada vez mais relacionada ao direcionamento do crescimento da cidade, apoiando a ideia de prolongamento das linhas para além dos pontos habitados.

É de grande necessidade o prolongamento das linhas para pontos diversos, onde a população tem chegado, favorecendo não somente a que já reside nos bairros mais afastados, mas também contribuindo para o alargamento da cidade e facilitando, com o transporte regular, a edificação, que à falta de meios, não se tem estendido aos pontos mais pitorescos e aprazíveis dos arrabaldes. Tem-se observado geralmente, notadamente nos Estados Unidos, que não só para valorizar terrenos, mas também para estimular as construções fora das cidades, as companhias de viação prolongam as suas linhas além dos pontos habitados, para que se formem sempre novos núcleos (A República, Natal, 05 de agosto de 1912, p. 01).

É perceptível no fragmento acima como o bonde estava atrelado nos discursos à condição de estímulo à ocupação de determinadas áreas da cidade e aos interesses fundiários e imobiliários. No caso de Natal é evidente que essa referência faz alusão à construção de mais linhas no bairro da Cidade Nova, no momento ainda com poucas habitações, apesar das duas linhas já existentes ao Monte Petrópolis e à Hermes da Fonseca (Figura 11).

Figura 10 – Espacialização dos limites dos bairros de Natal incluindo o Alecrim e linhas de bondes

Fonte:

Elaboração do autor sobre o mapa de Arruamento de Natal, de abril de 2005. Acervo SEMURB.

Os discursos no periódico “A República” aparentemente também intentavam justificar a ampliação do serviço em um ponto pouco habitado da cidade como no caso do prolongamento pela Avenida Hermes da Fonseca, onde ficava a residência do então governador Alberto Maranhão.

3.1. Análise dos terrenos aforados com área superior a 1 hectare entre 1904 e 1907

No período entre 1904 a 1907 constam nos registros das cartas de aforamento digitalizadas na SEMURB, treze terrenos acima de 1 hectare de área concedidos por enfituse pelo município. Essas frações aforadas totalizaram uma área de pouco

mais de 41 hectares (8% da área relativa à cobrança da Décima Urbana, definida em 1902).

Pode-se perceber, observando a Figura 12, que os esquemas de concentração fundiária do período correspondem a certos padrões. Primeiramente, dos treze terrenos acima de 1 hectare aforados, nove se localizavam dentro do traçado de Cidade Nova, embora três deles (02, 03 e 05) se localizassem no perímetro deste bairro que se situa dentro da então zona suburbana. Cidade Nova, portanto, concentrou prioritariamente os interesses foreiros desses primeiros anos (1904-1907). Os terrenos situados em Cidade Nova também possuíam peculiaridades situacionais importantes.

O eixo definido pela Avenida Oitava (Hermes da Fonseca) determinou a vetorização de um esquema de concentração fundiária consolidado. Vemos que ao longo dessa avenida e suas imediações estavam localizados cinco terrenos de grande área (nº 03, 05, 06, 07 e 10). Além dessa vetorização, percebe-se que quatro desses terrenos (03, 05, 06 e 07) ocupavam quarteirões completos do traçado, justamente na região entre as avenidas Sétima (Afonso Pena) e Oitava (Hermes da Fonseca) – que havia sido destinada à população de baixa renda na Resolução nº 87, de outubro de 1903, o que demonstra que a determinação não foi cumprida. Esses terrenos foram todos concedidos em aforamento no ano de 1904 (de maio a setembro), portanto, pouco depois da promulgação dessa resolução.

O terreno nº 07 foi aforado a Luiz Ferreira de França em setembro de 1904. Essa fração – localizada defronte às propriedades de Pedro Velho e Romualdo Galvão e sito também na Avenida Hermes –, foi alienado já em 1910, por escritura pública, a William Calvin Porter. Outras alienações se seguiram durante a década de 1920 (1922 e 1925). As alienações deste terreno demonstram a rápida valorização das glebas aforadas ao longo desta avenida. A primeira, em agosto de 1910, atingiu o valor de 1:200\$000 (Um conto e duzentos mil réis). A última de nosso recorte de estudo, em abril de

1927, por 40:000\$000 (Quarenta contos de réis), uma quantia 33 vezes superior. A valorização, portanto, de terras nessa localização é substancial. A relação com a linha de bonde e os investimentos em malha viária ficaram estabelecidas a partir da consolidação desses sistemas (a eletrificação em 1911 e a posterior terraplenagem na década de 1920). Além disso, ao longo da avenida Hermes da Fonseca passaram a se localizar as grandes casas da elite política potiguar, como a residência do antigo governador Alberto Maranhão, o que reafirmou a lógica de direcionamento dos investimentos em obras públicas que vinham sendo realizados naquela artéria.

4. A redefinição da política do aforamento: a arrecadação de tributos pela Intendência e o início do processo de pavimentação viária

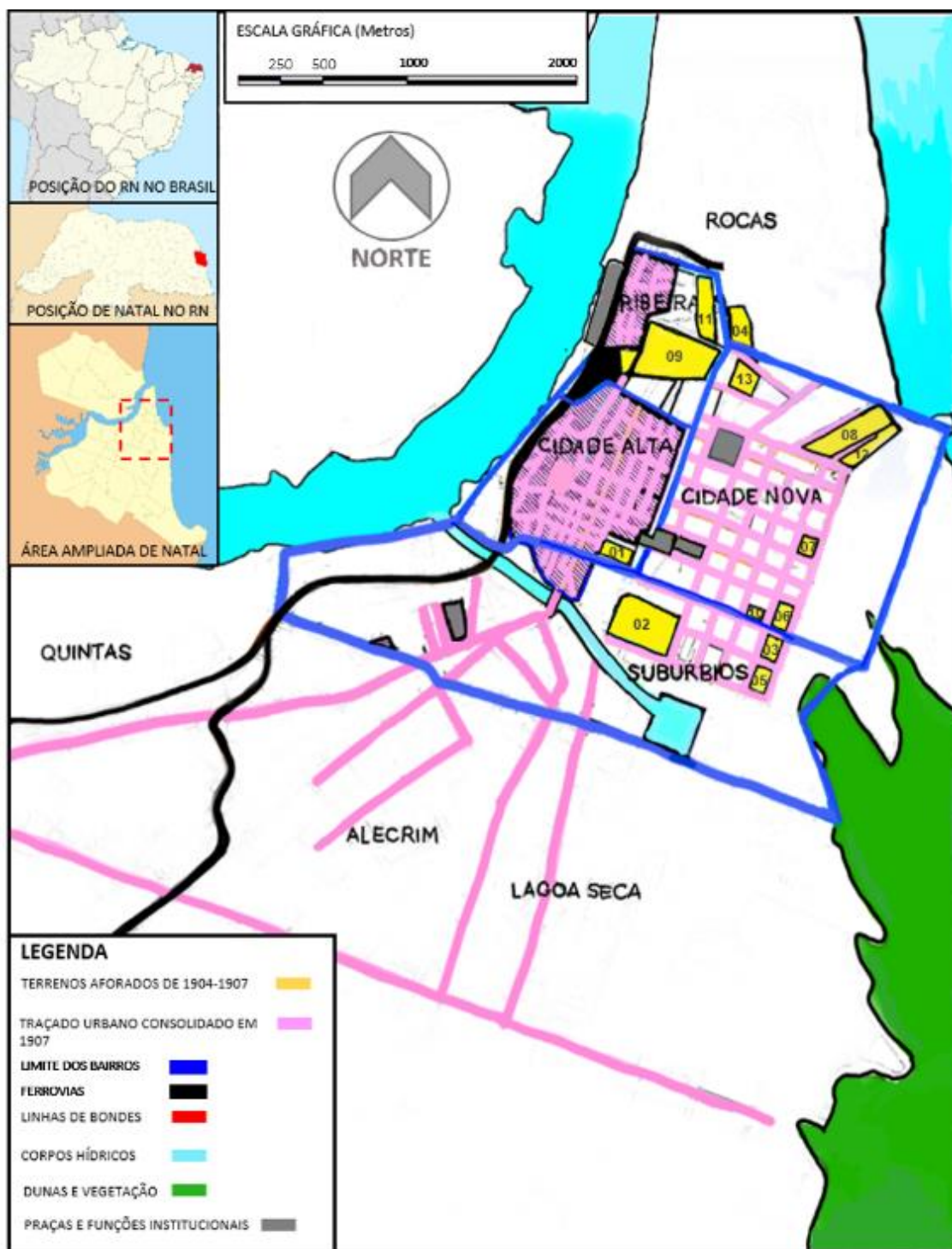
Durante a década de 1910, o Conselho da Intendência publicou posteriormente uma nova revisão de toda a legislação urbanística de Natal: a Resolução nº 194, de 20 de abril de 1916. Esse documento, todavia, não representou transformação significativa nos preceitos estabelecidos anteriormente, embora em seu parágrafo de abertura mencione o interesse em se “revogar as disposições que não forem de reconhecida utilidade pública”^{xiv}.

Figura 11 – Hermes da Fonseca na década de 1950, mostrando que mesmo então ainda era pouco ocupada, somente pelos casarões da elite da cidade



Fonte: CD-ROM NATAL 400 Anos, Acervo HCUrb-UFRN.

Figura 12 – Terrenos acima de 1 hectare aforados entre 1904 e 1907



Fonte: Elaboração própria.

Reiterava a divisão em quatro bairros da zona urbana de Natal – Ribeira, Cidade Alta, Alecrim e Cidade Nova –, porém novamente ampliando o limite Sul da Avenida Alexandrino de Alencar para a recém-aberta Avenida Silvio Pelico, no Alecrim.

No tocante às regras de aforamento, entretanto, há uma modificação mais prevacente.

Talvez pela primeira vez durante o início do regime republicano, o valor do foro na área urbana foi alterado para um valor superior ao anterior, quando sobe de 05 para 10 réis por metro quadrado. Nos subúrbios, entretanto, o valor continuava em trinta réis por metro perimetral, tomando por base a metade do perímetro. A variação do foro acompanhava a necessidade de aumento das rendas

municipais e a de quitar as contas públicas e diminuir a dívida passiva do município. Limitava-se também o tamanho máximo da área a ser aforada tanto na área urbana, quanto suburbana. Para a primeira, os terrenos não podiam exceder os 10 mil metros quadrados (Artigo 7º) e para a segunda os 20 mil (Artigo 8º). As tentativas de arrecadar maiores receitas eram decorrentes de ações realizadas desde 1915 (Figura 13), quando se determinou precisamente os valores de cada serviço que seria realizado pela Intendência no processo de aforamento dos terrenos, demonstrados no quadro abaixo.

Essa taxa dos serviços relativos à aplicação do instrumento do aforamento, mais bem definida em 1915 – com a estipulação de valores a mais para terrenos maiores –, pode ser vista, conjuntamente à redefinição e alta da cobrança dos foros nos terrenos urbanos, como uma tentativa da Intendência de dificultar a enfiteuse de frações demasiado grandes de terra urbana na capital, bem

como de auferir maiores dividendos à esfera municipal. Outro fator que corrobora essa afirmação é o inciso 15, do Artigo XI, da Resolução nº 188. Nele definia-se a taxa sobre os terrenos não edificados em área urbana – o que até então não ocorria – e que variava de preço de acordo com a presença ou não da linha de bonde, da pavimentação e iluminação pública.

O relatório da Intendência – publicado em janeiro de 1917^{xv} – fez um balanço total dos três anos de gestão do Coronel Romualdo Galvão frente ao órgão municipal. Em 1914, demonstrava um quadro onde suas receitas beiravam os 84 contos de réis – taxas de foro do patrimônio e laudêmio contribuindo com aproximadamente 10 contos – e suas despesas equivaliam ao valor da receita, ocupando o item “Obras públicas e desapropriações” a segunda posição do total de maiores despesas – totalizando pouco mais de 24 contos) – Figura 14.

Figura 13 – Relação de preços cobrados e serviços da Intendência

Tipo de serviço prestado pela Intendência	Valor em mil réis
Carta de aforamento no perímetro urbano ou suburbano até 500m ²	5\$000
Carta de aforamento no perímetro urbano ou suburbano de 500 a 1000 m ²	10\$000
Carta de aforamento no perímetro urbano ou suburbano acima dos 1000 m ²	10\$000 + 5\$000 por cada 1000 m ² a mais
Desmembramento de carta de aforamento	5\$000
Reunião de terrenos limítrofes do proprietário em mesma carta	5\$000
Contratos feitos com a Intendência	5% do valor
Transferência de contratos feitos com a Intendência	2% do valor
Alinhamento ou cordeamento de terreno até 1000 m ²	5\$000 + 1\$000 por cada 100 m ² a mais
Para edificar ou reedificar casas ou muros no perímetro urbano	10\$000
Para transmissão de imóveis até 01 conto de réis	10\$000
Laudêmio ^{xvi}	2,5% do valor

Fonte: Resolução nº 188, A República, Natal, 07 de dezembro de 1915.

Figura 14 - Receitas e despesas do município no triênio 1914-1916

	Receitas	Receitas com foros e laudêmio	Despesas	Obras Pública	Dívida Ativa	Dívida Passiva
1914	84:914\$189	9:735\$161	83:913\$553	24:292\$946	2:043\$488	1:551\$000
1915	113:020\$356	8:790\$698	113:020\$356	34:875\$188	868\$782	633\$000
1916	109:000\$000	11:244\$888 ^{xvii}	99:602\$334	19:134\$038	81\$290	732\$000
Total	306:934\$545	29:770\$747	296:536\$243	78:302\$172	2:993\$560	2:916\$000

Fonte: Galvão (1917, pp. 04-10).

A Figura 14 demonstra que as contas estavam estáveis, com relativo saldo (12 contos) e investimento em Obras Públicas que teve seu auge durante a gestão em 1915 – ano da reestruturação da política de aforamento. Percebe-se que as despesas nesse setor durante o triênio alcançaram pouco menos de um terço do valor total, o que resulta em um montante considerável. Esse quadro positivo se refletiu na década de 1920 no aumento de investimentos em transportes e pavimentação viária, especialmente a partir de 02 de novembro de 1924, quando tomou posse da Intendência Municipal o Dr. Omar O’Grady^{xviii} – engenheiro formado no *Illinois Institute of Technology*, na cidade de Chicago nos Estados Unidos – em substituição ao Dr. Manoel Dantas, recém falecido^{xix}. A assunção de O’Grady marcou um período caracterizado, sobretudo, pelo fato de que as intervenções sobre a cidade deixaram de ser foco prioritário das ações do Governo do Estado, passando à esfera das rendas da Intendência Municipal.

4.2. Análise dos terrenos aforados com área superior a 1 hectare entre 1908 a 1923

A distribuição dos aforamentos urbanos em terrenos acima de 1 hectare durante o período de 1908 a 1913 demonstrou alguns padrões interessantes, especialmente relacionados ao início da suburbanização das concessões enfitêuticas. Dos 25 terrenos, 12 foram aforados na zona suburbana e 13 em zona urbana – correspondente a 145,70 hectares (junto com os 40 hectares do período anterior, corresponde a 6% da área do patrimônio territorial do município – 3.000 hectares).

As concentrações nesse período se deram, sobretudo na direção Sul, no recentemente instituído bairro do Alecrim e no subúrbio de Lagoa Seca. A dinâmica na zona fora do perímetro urbano também aconteceu no limite entre Ribeira e Rocas – Cartas 23 e 24. Também é constatada em Cidade Nova – terrenos nº 14, 17, 26, 27 e 37. A acessibilidade promovida pelo acesso do bonde a essa área no ano de 1912, resultou no aforamento de alguns grandes terrenos lindeiros em 1913. O terreno número 26 (Carta nº 402) foi aforado à firma comercial M. Machado & Cia – sita na Ribeira e de propriedade de Manoel Machado –, em 29 de março de 1913, consistindo numa área pouco superior aos 13 mil m². O terreno 37 foi aforado pelo intendente de Macaíba – cidade próxima a Natal – José Joaquim Valentim de Almeida, também em 1913 – totalizando pouco mais de 23 mil m². Em 1923, seria desmembrado em duas cartas (592 e 593).

Podemos afirmar com base nas datas dos aforamentos dos terrenos do Alecrim e subúrbios que, à parte a consolidação do traçado das avenidas

Alexandrino de Alencar e Hermes da Fonseca, a posterior ampliação e eletrificação dos bondes em 1911 expandiu a enfitense de terrenos nos anos subsequentes, entre 1911 e 1913. Em Cidade Nova, o prolongamento do bonde elétrico ao longo da Hermes da Fonseca no encontro desta avenida com a Alexandrino de Alencar vetorizou o processo de concentração fundiária (Terrenos nº 17, 35, 31, 22, 15, 33). O terreno nº 20 (Carta nº 1118), concedido ao médico Antonio Emerenciano China em dezembro de 1911 (Área: 15.590 m²), também corrobora a influência da Amaro Barreto e da Alexandrino no processo de concentração da terra nessa região, situando-se no término da linha de bonde do Alecrim (Figura 15).

No Alecrim, podemos observar na Figura 15, que um terreno de grandes dimensões foi aforado na zona intersticial nas proximidades dos trilhos da *Great Western*^{xx} e lindeiro à Rua Amaro Barreto, antiga Estrada de Macaíba, portanto, seguindo a lógica atrelada aos caminhos intermunicipais. Essa carta (nº 223, Terreno nº 30) foi aforada por Roberto Wence em 14 de junho de 1913. Logo, seu domínio útil foi passado à Companhia Fabril de Navegação, em 1919. De acordo com o Almanak Laemmert (1916, p. 3799), Roberto Wence aparece como dono de fábrica de descaroçar algodão no município de Natal. Aparece no mesmo Almanak, também em 1917 (Almanak Laemmert, 1917, p. 3595) na mesma categoria, entretanto acompanhado da indicação “Companhia Industrial do Rio Grande do Norte”. Essas informações corroboram a ideia da migração do capital mercantil para o investimento em terra urbana. O terreno constituía um dos mais extensos concedidos nesse momento, com superfície de 162.250 m² (ou 16,2 hectares). Esse terreno seria alienado dez anos depois à Sociedade Anônima Indústrias Unidas do RN, em 1923. Em 1929, o domínio útil passaria ao Banco do Brasil, juntamente com uma série de outras cartas (582, 689, 954, 955, 956, 957 e 958). A proximidade das vias férreas atraía também as atenções do primeiro capital industrial a se desenvolver no Rio Grande do Norte, atrelado ao algodão e à indústria têxtil. Nas cartas de aforamento analisadas pela pesquisa, entretanto, não constam os valores dessas transações.

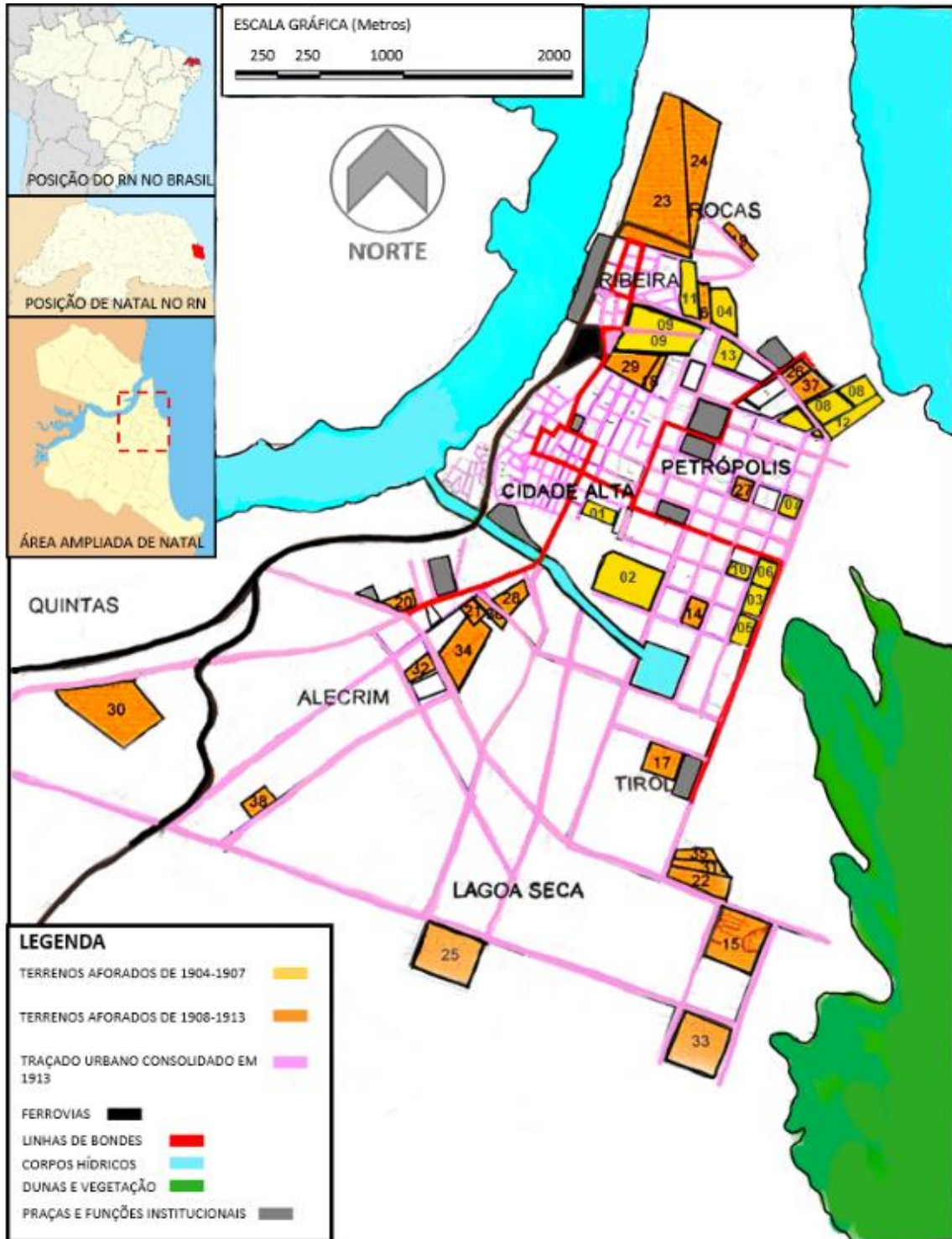
Já em um terceiro momento, entre 1914 e 1923, pode-se perceber que a dinâmica de concentração fundiária foreira se modificou, espalhando-se ao longo da malha viária definida no período anterior (1904-1913). Correspondeu também ao momento onde a área total aforada de terrenos acima de 1 hectare foi a maior dentre os três momentos (300,4 hectares, 53 terrenos – junto com os terrenos aforados nos períodos anteriores,

totaliza 585,4 hectares, o que corresponde a 19% da superfície do patrimônio territorial municipal).

Atribui-se esse crescimento e dispersão a alguns fatores determinantes: 1) A diversificação de agentes no âmbito foreiro, 2) O aumento de circulação de capitais no Rio Grande do Norte e na indústria algodoeira, 3) A consolidação do sistema

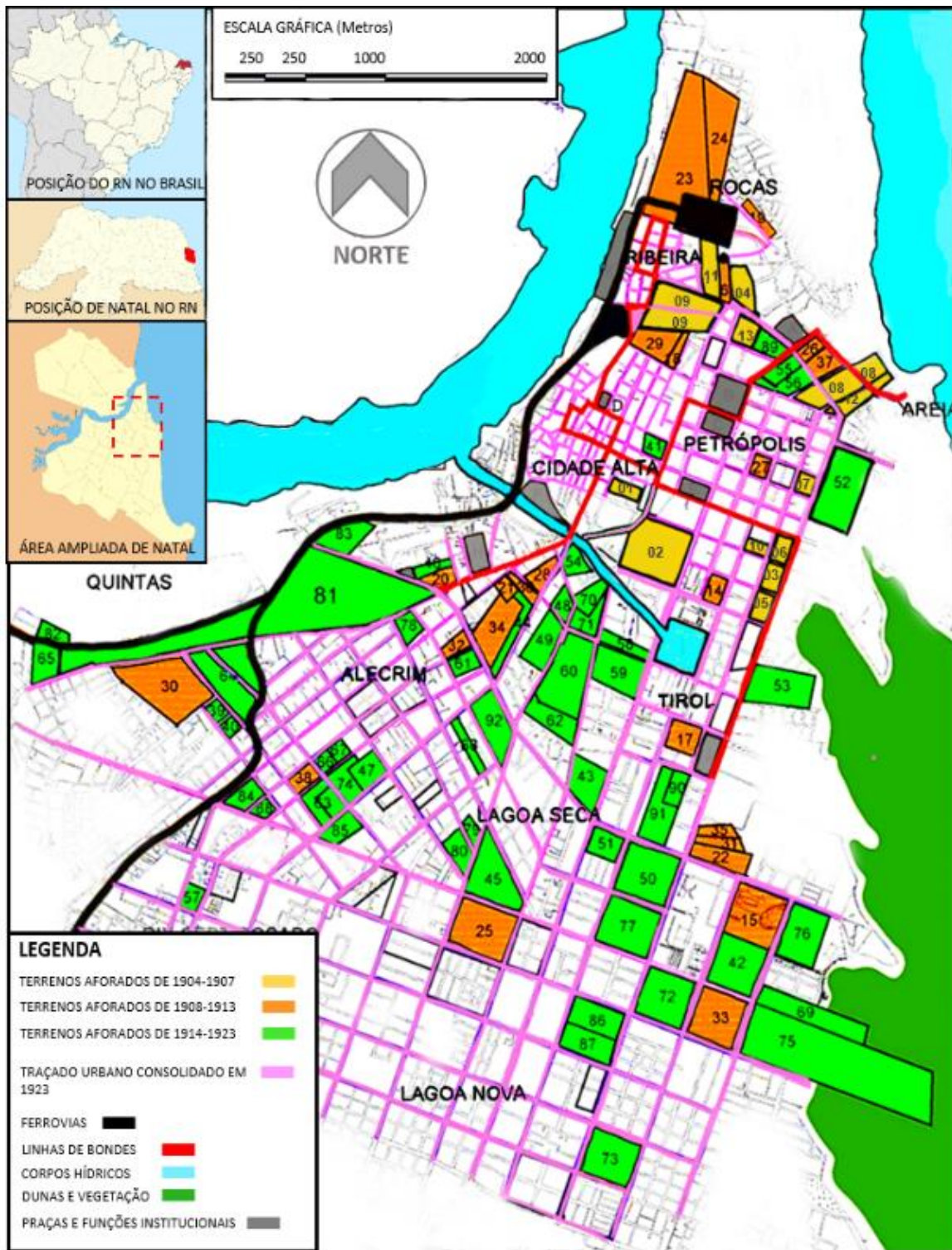
do transporte urbano e o crescimento da cidade, e 4) a maior precisão no registro da regulamentação das terras aforadas. Pode-se perceber (Figura 16) que o crescimento, entretanto, se deu, sobretudo, nas regiões do Alecrim e no subúrbio de Lagoa Seca e em seus limites com o Tirol.

Figura 15 – Terrenos acima de 1 hectare aforados entre 1908 e 1913



Fonte: Elaboração própria.

Figura 16 – Terrenos acima de 1 hectare aforados entre 1914 e 1923



Fonte: Elaboração própria.

Apesar de uma diversificação nos agentes foreiros, a matriz dos capitais investidos no aforamento/enfituse dessas grandes glebas continuou a mesma durante a transição entre os anos de 1914 e 1923: agroexportação e comércio. A classe política – imbricada profundamente nos ramos de negócios relatados – prosseguiu com sua

atuação incisiva no aforamento desses terrenos acima de 01 hectare. A estrada de ferro continuou a exercer um forte impacto na situação foreira de terrenos lindeiros ao seu tramo no Alecrim.

O capital mercantil ampliou suas atividades no mercado de terras da capital também pela atuação da firma Pedroza & Tinoco, que trabalhava

com a exportação do algodão. A Carta nº 1967^{xxi} (terreno nº 21), cuja emissão data de 13 de julho de 1920, se encontra em frente à Diocese do Alecrim – apesar de estar registrada como Cidade Alta nos livros foreiros^{xxii} – e havia sido desmembrada da Carta nº 1519, de propriedade de João Nese – que era dono de armazém de fazendas em retalho na Ribeira. O terreno de 10.668 m² foi passado por herança a João Tinoco Filho e José Tinoco em 26 de fevereiro de 1921, para depois ser desmembrada nas cartas 2837 e 2838, em 1932.

Duas grandes glebas foram aforadas nesse período ao longo da avenida Hermes e nas proximidades da linha de bonde – porém fora do perímetro da área urbana, uma vez que se situavam na linde Leste, fora da delimitação. São os terrenos nº 52 e 53 – respectivamente Cartas nº 506 e 518. Esses terrenos foram aforados a dois agentes que presidiram a Intendência do Natal – Romualdo Lopes Galvão e Joaquim Manoel Teixeira de Moura (Quincas Moura).

O terreno de Galvão foi aforado em 1915 e possuía área de 103.210 m². Consta que foi transferido a Aderbal França somente em 1942, por uma quantia módica de 120 mil réis – o que demonstra provavelmente transações que envolviam capital político ou interesses de troca. Já a carta de propriedade de Quincas Moura (Terreno nº 53) representa uma superfície de 72.347 m², nas proximidades do Polígono de Tiro Deodoro da Fonseca, área que originalmente vinha sendo valorizada desde o período de 1908-1923 em virtude da linha de bonde, terraplenagem e pavimentação.

Em 1930, o Terreno nº 53 foi desmembrado em três cartas: 981, 982 e 983. É interessante notar como esses terrenos gozavam da acessibilidade privilegiada na avenida Hermes e da linha de bonde, mas eram categorizadas como terrenos da área suburbana, por se encontrarem no lado oposto da referida avenida, outra estratégia dos agentes políticos e econômicos. Vemos, com base nesses exemplos, a continuidade do investimento dos capitais mercantis-industriais agroexportadores, do comércio e dos agentes políticos no mercado de terras urbanas em Natal no período de 1914 e 1923, tendência marcante no período anterior, porém que se intensifica nesse momento.

5. Considerações Finais

A cidade do Natal passou durante as três primeiras décadas do século XX, por um processo de modernização urbanística que determinou suas características infraestruturais e valorativas. Ao longo deste trabalho procurou-se demonstrar a relação entre a definição da malha viária e o sistema de transporte dessa época, com a disposição de

padrões de concentração fundiária por meio da consolidação do instrumento do aforamento/enfiteuse. Verificou-se que os principais agentes foreiros em termos de concentração fundiária em Natal no período de 1900 a 1930 eram originários das instâncias políticas municipal e estadual e dos capitais mercantil e comercial.

A configuração da cidade nessa época, analisada sob a óptica histórica da cessão enfiteuticada, apresentou uma continuidade no processo de produção que confere materialidades e padrões de valoração que definiram organizações socioespaciais na cidade. A parcialidade no poder de decisão política sobre a definição das infraestruturas diferenciou os espaços intraurbanos que compõem o mosaico de relações da estrutura da cidade – diferenciação e acesso definidos pelo processo de valorização das transações de terra urbana.

Verificou-se que as regras e normativas estipuladas pelos agentes políticos, corriqueiramente, eram definidas de forma a privilegiar a aquisição de títulos foreiros por parte desses agentes e daqueles atuantes no âmbito do capital mercantil. Essa condição, portanto, tornava a posse das frações de terra urbana e suas subsequentes alienações lucrativo negócio, corroborando o processo de deslocamento de capitais do campo para o âmbito urbano.

Tais práticas construíram uma “cultura política” de privilégios e seletividade nas ações, que perpetua padrões na ordem de planejamento da cidade contemporânea, com a distribuição direcionada de melhorias urbanas. Essa cultura tem gerado uma cidade de forma descontínua e espaiada, repleta de vazios urbanos especulativos. Portanto, compreende-se a necessidade de se aprofundar em estudos futuros o conhecimento de processos históricos dessa natureza que, configurantes de padrões sedimentadores ao longo do tempo, influem na diferenciação socioespacial da cidade brasileira gerando disputas e conflitos cada vez mais profundos.

6. Referências bibliográficas

- Abreu, M. (2014). A apropriação do território do Brasil colonial. In F. Fridman; R. Haesbaert (Orgs.). *Escritos sobre espaço e história* (pp. 265-298). Rio de Janeiro: Garamond.
- Almanak Laemmert (1916). *Anuario Administrativo, Agrícola, Profissional, Mercantil e Industrial da Republica dos Estados Unidos do Brasil para 1916*. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do Brasil.

- Almanak Laemmert (1917). *Anuario Administrativo, Agrícola, Profissional, Mercantil e Industrial da Republica dos Estados Unidos do Brasil para 1917*. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do Brasil.
- Arrais, R., Rocha, R. & Viana, H. (2012). *A Intendência e a Cidade: Fontes para o estudo da gestão da cidade de Natal (1892-1919)*. Natal: Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.
- Beasoechea Gangoiti, J. (2007). *Propiedad, Burguesía y Territorio: La Conformación Urbana de Getxo en la Ría de Bilbao (1850-1900)*. Bilbao: Editora da Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibersitatea.
- Código Civil dos Estados Unidos do Brasil* (1916). Rio de Janeiro.
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3071imprensa.htm
- Cascudo, C. (1999). *História da Cidade do Natal*. Natal: Editora do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte.
- Clementino, M. (1987). *O maquinista de algodão e o capital comercial*. Natal: Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.
- Dantas, G. (1998). *Caes da Europa: o Plano Geral de Sistematização no contexto de modernização da cidade*. (Monografia de Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.
- Ferreira, A. (1996). *De la producción del espacio urbano a la creación de territorios en la ciudad: Un estudio sobre la constitución del urbano en Natal, Brasil*. (Tese de Doutorado em Geografia). Universidad de Barcelona, Barcelona.
- Galvão, R. (1917). *Relatório apresentado à Intendência do Município de Natal, em sessão de 1º de janeiro de 1917, pelo respectivo Presidente Coronel Romualdo Lopes Galvão*. Natal: Typografia de A. Leite.
- Marx, M. (1991). *Cidade no Brasil, Terra de quem?* São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo-Nobel.
- Medeiros, G., Novo López P. & Rodriguez, N. (2016). História de três cidades: Madri, Bilbao e Natal – infraestruturas de transporte e o espaço urbano e regional (1875-1936). *Insitu – Revista Científica do Programa do Mestrado Profissional em Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano*, 2(2), 108-132.
<http://revistaseletronicas.fiamfaam.br/index.php/situs/article/view/451>
- Miranda, J. (1999). *Evolução Urbana de Natal em 400 Anos*. Natal: Editora da Prefeitura do Natal, 1999.
- Novo López, P. & Alonso, A. (2014). *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*. Bilbao: Editora da Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibersitatea.
- Ribeiro, L. (1985). Formação do capital imobiliário e a produção do espaço construído no Rio de Janeiro – 1870-1930. *Espaço & Debates*, 15(5), 5-15.
- Ribeiro, L. (2003). Segregação residencial e políticas públicas: análise do espaço social da cidade na gestão do território. *Cidades – Comunidades e Territórios*, 6(4), 33-50.
https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/3406/1/Cidades2003-6_Ribeiro.pdf
- Simonini, Y. (2014). *Ribeira. Técnica versus natureza. Transformações em prol de um 'projeto' de modernização (1860-1932)*. Natal: Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Notas

ⁱ Este artigo é inédito e é resultado de doutorado defendido no ano de 2017, sob orientação da Profa. Dra. Angela Lúcia Ferreira, no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Contou com bolsa CAPES.

ⁱⁱ Muitos aforamentos, entretanto, foram feitos por tempo determinado, “limitando-se o prazo em vidas (por exemplo, em 3 vidas, o que incluía a vida do foreiro original e as de dois de seus herdeiros) ou em anos (sendo comum aqui o aforamento por nove anos ou seus múltiplos)” (Abreu, 2014, p. 282).

- ⁱⁱⁱ Abreu (2014, p. 278) destaca o processo de doação de patrimônios municipais no Brasil colonial: “Salvador, por exemplo, recebeu três léguas ao longo do mar, nos limites do termo da cidade (Ruy, 1953: 58). São Paulo, ao que tudo indica, teve meia légua em quadra (Informação...). Mem de Sá deu ao Rio de Janeiro duas léguas em quadra [...]”.
- ^{iv} Havia três tipos de algodão: 1, 2 e refugo. A diferença entre o tipo 1 e 2 podia chegar a 50%.
- ^v Edição do jornal “A República”, publicado em Natal no dia 30 de setembro de 1893.
- ^{vi} O mil-réis foi a moeda brasileira vigente entre 1833 e 1942. A quantia de 01 conto de réis, equivalia a 1 milhão de contos. Essa moeda seria substituída pelo Cruzeiro (Cr\$) em 05 de outubro de 1942. A Lei Imperial nº 59, de 08 de outubro de 1883, instituiu o parâmetro do mil-réis em relação ao ouro – 2\$500 (Dois mil e quinhentos réis) equivalia a 1/8 (aproximadamente 3,6 gramas) de ouro de 22 quilates.
- ^{vii} Atuais bairros de Tirol e Petrópolis.
- ^{viii} Resolução da Intendência Municipal de Natal - nº 21, de 29 de setembro de 1894.
- ^{ix} Apenas para efeito comparativo dessa redução, tomemos por exemplo um terreno quadrado de 100 metros de lado para calcular o foro com a antiga e nova norma. Esse terreno possui área de 10.000 m² e perímetro de 400 metros. Pela norma anterior, o foro a ser cobrado pelo terreno seria o de 50.000 réis (10.000 x 05), enquanto que pela nova determinação o foro abaixava para o valor de 12.000 réis (400 x 30).
- ^x Edição do jornal “A República”, publicado em Natal no dia 24 de setembro de 1902.
- ^{xi} Como definido por Ribeiro (2003), a diferenciação socioespacial é a especialização de tarefas gerada pela divisão social do trabalho, causando também uma diferenciação espacial no contexto do território e da cidade.
- ^{xii} Artigo intitulado “Empresa de Melhoramentos”, do jornal “Diário do Natal”, publicado em Natal no dia 03 de novembro de 1911.
- ^{xiii} Resolução da Intendência Municipal do Natal - nº 183. Publicada no jornal “A República”, em Natal no dia 28 de outubro de 1914.
- ^{xiv} Resolução da Intendência Municipal de Natal - nº 194, de 20 de abril de 1916. Publicada em Natal pela Typografia de A. Leite no ano de 1916.
- ^{xv} Retirado de Galvão (1917).
- ^{xvi} Esta determinação foi publicada na Resolução nº 195, imprensa no jornal “A República”, em Natal no dia 09 de dezembro de 1916.
- ^{xvii} Aqui estão inclusas as taxas sobre a emissão das cartas de aforamento e a multa sobre terrenos não edificados, como previsto por legislação – os valores dessa última foram em 1916, 462\$450, quando em 1915 foi de 822\$200.
- ^{xviii} Filho de Alexandre O’Grady, engenheiro que veio trabalhar na ferrovia entre Natal a Nova Cruz em fins do século XIX e se estabeleceu em Natal.
- ^{xix} Retirado de “A República”, publicado em Natal no dia 02 de novembro de 1924.
- ^{xx} Visto que os trilhos da Central do RN só passariam por essa região com a inauguração da ponte de Igapó em 1916 e de seu parque ferroviário nas Rocas em 1917. Em 1913, passageiros e mercadorias partiam da estação da Coroa do lado oposto do rio em relação a Natal.
- ^{xxi} Essa carta ficou sem efeito em vista da Resolução nº 223. Entretanto, a carta assim como várias outras para terrenos de dimensões vultuosas, retorna à mão dos herdeiros João Tinoco Filho e José Tinoco, sendo posteriormente desmembrada em duas novas cartas.
- ^{xxii} Talvez porque essa área de fato pertencia à Cidade Alta antes da instituição do bairro do Alecrim em 1911.