

## A máquina do “progresso”: o automóvel em Natal, ligando os espaços e moldando novos sentidos (1920-1940)

**Fagner David da Silva<sup>i</sup>**

Graduando de História, UFRN

Neste trabalho pretende-se investigar a inserção do automóvel em Natal durante o período que compreende as décadas de 1920-1940, momento em que esta cidade passava por uma série de transformações urbanas, cujo objetivo era a construção de uma nova cidade, a cidade moderna, marcado principalmente por um crescimento horizontal da capital potiguar - criação de novos bairros, de novos espaços de sociabilidade, práticas de higienização, controle sobre a natureza, sobre construções e reconstruções de prédios. Nesse sentido, o espaço ia sendo modificado racionalmente, seguindo um processo de modernização. Busca-se, portanto, analisar como o automóvel contribuiu para a configuração de uma nova paisagem urbana em Natal, encurtando os caminhos e atribuindo novos sentidos a cidade. Para a construção desse artigo serão utilizados: normas de trânsito, propagandas e matérias publicadas nos periódicos *A Republica* (período de 1920-1940) e *Cigarra* (revista produzida na década de 1920).

**Palavras Chave:** Automóvel, paisagem urbana, modernização.

A década de 1920, em Natal, descortinou uma “nova cidade”, a qual era pensada e criada pelas elites natalenses. Composta por intelectuais, políticos e técnicos, as elites natalenses tinham o sonho de inserir a capital potiguar no mundo capitalista. O maior reflexo do “desejo” de mudar e transformar Natal numa “nova cidade” estava presente nas plantas e planejamentos do então prefeito Omar O’ Grady, que previa a abertura e asfaltamento de ruas e avenidas da cidade. Neste processo de mudanças que incluíam também a criação e reforma dos espaços de sociabilidades, os esforços da prefeitura também estavam voltados para a organização e adequação dos transportes urbanos, dentre eles, o automóvel, o qual ia imprimindo um novo ritmo a cidade. Trata-se dos primeiros traços da velocidade na capital potiguar.

As intervenções materiais realizadas na cidade faziam parte dos ideais de progresso e civilidade, entendidos como necessários ao mundo moderno da época, que viam nos grandes centros capitalistas (Paris, Londres e Nova York) os exemplos a serem seguidos (ARRAIS, Raimundo; ANDRADE, Alenuska; MARINHO, Márcia, 2008, p.12). Contudo, entre desejos, sonhos e planejamentos, a Natal que despontava na primeira metade dos anos XX não se confundia com o frenesi e a

complexidade de grandes centros como: Nova York ou Paris. Todavia, as mudanças materiais e sociais acontecidas durante esse período modificou a cidade, tornando-a diferente da Natal isolada pela natureza, de apenas dois bairros (Cidade Alta e Ribeira), a qual Câmara Cascudo não chamava de cidade (CASCUDO, 2010).

Objetiva-se então neste trabalho entender como o automóvel contribuiu para modificar a paisagem urbana de Natal entre os anos de 1920-1940, momento marcado pela inserção dos veículos automotores na capital potiguar. Destacando assim, o processo de intervenção material iniciado com o advento do regime republicano e intensificado a partir da década de 1920 com a administração do prefeito Omar O' Grady. Evidenciando as percepções construídas sobre os automóveis a partir dos olhares de uma pequena parcela da sociedade natalense: as elites.

Para este fim, as propagandas publicadas no jornal "A Republica" e revista "Cigarra" foram analisadas e interpretadas num primeiro momento. Nesse sentido, buscou-se identificar as percepções e as representações feitas sobre os automóveis em Natal, relacionando-os com os desejos vividos por parte da população natalense durante esse período.

Num segundo momento buscou-se reconstituir parte de medidas e intervenções materiais e sociais ocorridas na cidade no sentido de contemplar a inserção do automóvel em Natal. Pretendeu-se captar a partir das notas de "Inspeção de Veículos<sup>ii</sup>" parte do cotidiano do tráfego urbano da cidade.

### **Desejo de consumo ou consumindo sonhos?**

No dia 8 de abril de 1934 a "M., MARTINS & CIA.", agentes autorizados da Ford, em Natal, anunciaram no periódico "A Republica" o seguinte comunicado à sociedade natalense: "Convidamos as autoridades, motoristas e ao público em geral para fazer uma visita a nossa agência, segunda-feira, 9 do corrente, á avenida Tavares de Lira, n. 41, onde se encontra, em salão apropriado - em exposição - a partir daquela data - O NOVO FORD V 8 MODELO 1934" (*A REPUBLICA*, Natal, 8 abr. 1934).

A matéria apresentada acima foi exposta no principal jornal de Natal denominado de "A Republica", o qual destinava uma seção de seus escritos a divulgar os mais variados produtos em destaque na cidade, dentre eles os automóveis. São as chamadas propagandas, que preenchiam a função de vender

sonhos e desejos, os quais iam sendo cuidadosamente construídos por textos e minuciosamente ilustrados pelos mais recentes modelos de automóveis da Ford e Chevrolet que chegavam a Natal.

Os discursos e as representações das propagandas dos automóveis em Natal revelam a construção dos veículos automotores enquanto artefato do mundo moderno e civilizado. O mesmo era considerado a principal invenção dos novos tempos em que a tecnologia e a cinética ganharam destaque na imprensa e nos discursos para o progresso da humanidade. O automóvel era tido como a promessa dos novos tempos, tornando-se objeto de desejo.

Os anúncios publicitários (propagandas) agiram de maneira estratégica, produzindo discursos e representações de seus produtos, cujo objetivo era atingir uma determinada realidade e público específico, ou seja, objetivava-se atingir o consumidor em potencial de Natal. Guillermo Giucci destaca em “A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética”, as relações entre o desejo de consumo e as estratégias publicitárias utilizadas para tal:

O automóvel se impunha como desejo de consumo. Conseqüentemente, aumentava em ritmo acelerado o dinheiro investido na divulgação do produto, reconhecida como um elemento decisivo nas vendas. Por sua vez, os publicitários, aqueles “persuasores ocultos”, se orgulhavam de ter criado o anseio pelo produto e de tê-lo associado à imagem do consumidor vitorioso. Não apenas a mercadoria era apresentada como bela, útil e importante, como também o comprador de automóvel deveria sentir-se parte da cadeia de sucesso. Um *Winner*, o proprietário. Para a publicidade automobilística não era suficiente a dedicação aos fatos. Ela passou a exagerar as diferenças e a projetar uma atmosfera de sonho, deixando de lado a necessidade de sinceridade (GIUCCI, 2004, p. 102).

Pode-se aferir, portanto, que em Natal, os automóveis eram destinados às elites - pessoas que tinham nascido num ambiente privilegiado, de alto poder aquisitivo - sendo classificados enquanto artigo de luxo, objeto de exclusividade, como na propaganda intitulada “AUTOMOVEIS DE LUXO”, constatava que os modelos “Overland” e “Willys-Knight” destacavam-se por reunir num único carro: elegância, conforto e resistência. Exclusividade para poucos. Além das qualidades destacadas acima, a propaganda ressaltava também ser a única máquina a fazer um percurso de 150 km com uma lata de gasolina (*A REPUBLICA*, Natal, 30 out.

1925). Quanto mais complexo e luxuoso o carro, mais caro e exclusivo ele se tornava. O anúncio do “CHEVROLET imperial SEDAN DE 7 LOGARES com 3 metros de eixo a eixo destacava todas as qualidades que o tornavam exclusivo:

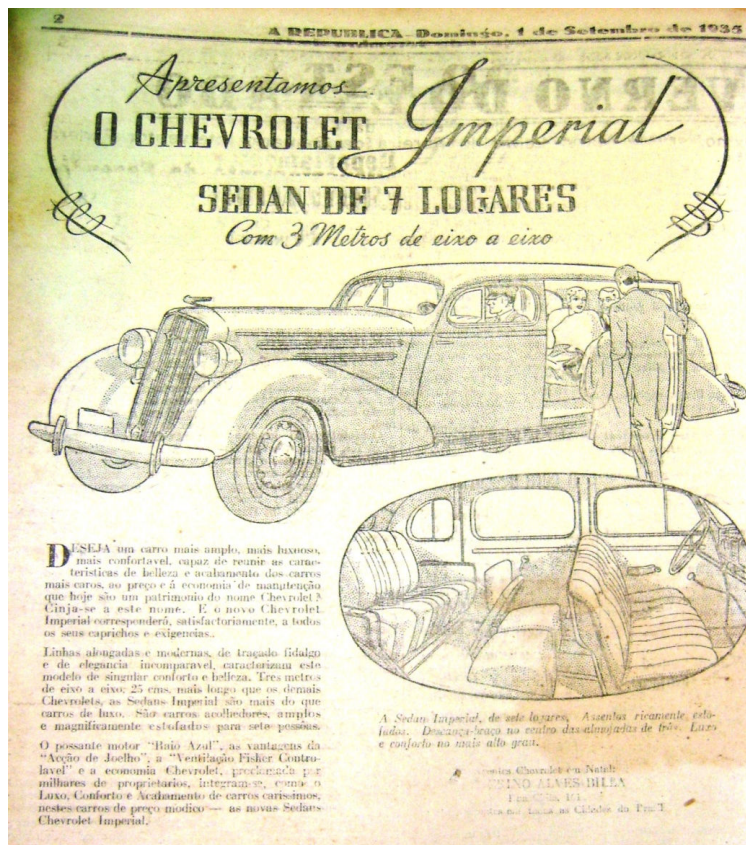
DESEJA um carro mais amplo, mais luxuoso, mais confortável, capaz de reunir as características de beleza e acabamento dos carros mais caros, ao preço e a economia de manutenção que hoje são um patrimônio do nome Chevrolet. Cinja-se a este nome. E o novo Chevrolet Imperial corresponderá, satisfatoriamente, a todos os seus caprichos e exigências.

Linhas alongadas e modernas, de traçado fidalgo e de elegância incomparável, caracterizam este modelo de singular conforto e beleza. Tres metros de eixo a eixo, 25 cms. mais longo que os demais Chevrolets, as Sedans Imperial são mais do que carros de luxo. São carros acolhedores, amplos e magnificamente estofados para sete pessoas.

O possante motor “Raio Azul”, as vantagens da “Acção de Joelho”, a “Ventillação Fisher Controlavel” e a economia Chevrolet, proclamada por milhares de proprietários, integram-se com o Luxo. Conforto e Acabamento de carros carissimos, nestes carros de preço módico – as novas Sedans Chevrolet Imperial. (A *REPUBLICA*, Natal, 1 set. 1935).

As propagandas traziam qualidades aos automóveis que podiam despertar sensações no consumidor de que Natal estava cada vez mais próxima das grandes metrópoles, do mundo capitalista, e mais ainda, de que o próprio consumidor era moderno, vitorioso e exclusivo. O automóvel era aquele que podia lutar contra o tempo, corroborando em favor da ideia de que o “tempo é dinheiro”. O Ford exaltava ser “o carro ‘único’ para transporte ‘rapido’ e econômico do negociante, do medico, do corrector, do viajante, enfim de todos aquelles para quem o ‘tempo é dinheiro’. Equipado com Pneus Balão e Arranco Automatico” (A *REPUBLICA*, Natal, 31 out. 1925).

Assim, as propagandas cumpriam seu papel de vender automóveis, mas acima de tudo, vender sonhos. Mesmo que para isso suas qualidades (as dos automóveis) e a realidade do ambiente (Natal) fossem potencializadas pelo discurso das grandes metrópoles, despertando nas elites o desejo de consumir não apenas um produto, mas a possibilidade de com ele viver e sentir-se num novo ambiente urbano.



**Imagem 2** Ilustração do automóvel “Chevrolet” em propaganda divulgada no periódico “A Republica”. Na imagem detalhes do automóvel destacam o luxo e o conforto.

**Fonte:** “A Republica”.

**Acervo:** Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte.

## Regulando ímpetos desordenados

Quando o engenheiro Omar Grant O’ Grady assumiu o seu segundo mandato a frente da presidência da Intendência Municipal de Natal, em janeiro de 1929, a percepção de que Natal era uma outra cidade – ou uma cidade de fato, se seguirmos as representações que fundamentaram a construção da sua história – tornava-se cada vez mais evidente para as elites locais, em especial para o meio intelectual. Percepção que baseava na maior dinâmica da vida urbana, da obrigação social do *footing*, das danças modernas – como o charleston, o *rag-time*, o *two-step* – de ritmo sincopado, cuja vibração parecia corresponder à agitação e a velocidade atribuída à vida moderna; na introdução do automóvel na vida cotidiana, o que implicava inclusive na mudança do carnaval – evento que se deslocaria para as avenidas estruturadas a receber um curso de veículos –, substituindo paulatinamente o popular ‘entrudo patuscador’; na vida social noturna mais diversificada, dos bailes elegante do Natal-Club ou, a partir de 1928, no Aero-Club [...] (DANTAS, 2003. p.117).

A citação acima trazida por George Dantas evidencia as percepções da cidade do Natal a partir das transformações urbanas empreendidas pela administração de Omar O' Grady desde o final de 1924, revelando que a partir da década de 1920, Natal constituía-se numa outra cidade.

Ao substituir o sogro Manoel Dantas na administração da cidade, o engenheiro Omar O' Grady, educado nos Estados Unidos, “de onde trouxe o seu cabedal de conhecimentos e a influência da iniciativa realizadora e pragmática” marcou sua administração pela reestruturação administrativa que “redefiniu ou revelou o papel da Intendência Municipal na direção do processo de modernização da cidade”. Nesse sentido, O' Grady tinha a missão de dar continuidade ao processo de construção da cidade “ainda por fazer” (DANTAS, 2003, p.118-119).

Dentre tantos aspectos privilegiados por Omar O' Grady no processo de urbanização de Natal, o programa de calçamento ganhou destaque. Assim, de acordo com George Dantas, “o programa de calçamento da cidade constituía-se o principal esforço para superar o que considerava a imagem de atraso do espaço herdado do período colonial, com suas ruas ‘bolorentas e coloniais’ – como definiria um cronista em 1926” (DANTAS, 2003, p.123).

Em matéria trazida pela revista “Cigarra”, as ações do prefeito de Natal eram exaltadas com entusiasmo, realizando medidas que contemplavam a inserção do automóvel na cidade, como já salientado: o calçamento das ruas, corroborando com a ideia de que Natal modernizava-se:

A nossa capital moderniza-se com uma elegancia singular. As nossas avenidas, ponteadas quando em vez por lindos jardins, são expressões maravilhosas de um progresso incansavel. Tendo á frente dos seus destinos um prefeito moço que não desanima e não cança, Natal vae se enlarguecendo e projectando cada vez mais na actividade contemporanea. Omar O' Grady compreendeu desde cedo que Natal, essencialmente educada, necessitava de um calçamento melhor e mais adequado ao transito constante dos automoveis. Assim, desde logo foram calçados os trechos mais importantes da capital. Hoje Natal rivalisa com qualquer cidade do nordeste [...] (CIGARRA, Natal, nº4. 1929).

O plano de calçamento executado contemplava a circulação dos autos, facilitando o deslocamento pelas ruas da capital e fazendo-os presentes em

espaços onde o areal dificultava sua passagem, uma vez que “A cobertura de muitas ruas da cidade com um empedrado regular, o macadame pixado ou os paralelepípedos sobre base de concreto”, eram mais duradores do que os caminhos de areia solta que se desfaziam com as enxurradas. Nesse sentido, possibilitava-se um trânsito mais fluido (DANTAS, 2003, p.123).

Itamar de Souza menciona o pioneirismo do prefeito O mar O’ Grady, que para a realização dessa empresa baixou a resolução nº 290, de 13 de setembro de 1928, criando a taxa de benefício. Seguindo, portanto, o exemplo de Paris, Londres e de outras grandes cidades dos Estados Unidos. Para se ter uma noção desse processo de calçamento das ruas de Natal, Itamar de Souza apresenta-nos um quadro das ruas calçadas na capital potiguar durante a administração de O’ Grady:

Quem começou a mudar este aspecto da paisagem da *urbs natalensis* foi o Dr. Omar O’ Grady. Desde que ele assumiu a Prefeitura de Natal, em 1º de novembro de 1924, que iniciou a pavimentação das ruas com paralelepípedos. Antes desta data, somente a avenida Tavares de Lira era calçada com paralelepípedo. As demais artérias, aliás, muito poucas, tinham os seus leitos forrado com calçamento antigo, de pedras pretas e toscas (...). Ele calçou com paralelepípedos a rua Ulisses Caldas, no trecho que vai da avenida Rio Branco à Deodoro da Fonseca, a rua Dr. Barata, as travessas Quintino Bocayúva, Venezuela, Argentina, a avenida Atlântica (hoje Getúlio Vargas), a José Bernardo, rua Fonseca e Silva, Praça Pedro II, avenida Câmara Cascudo (ex-Junqueira Aires), um trecho da avenida Rio Branco, a rua José Bonifácio e a Praça Augusto Severo (SOUZA, 2008, p.86).

Pode-se ressaltar a partir de um exercício de imaginação que o calçamento das ruas em paralelepípedos ou em macadame pixado, de imediato, produziu novos aspectos ou sentidos a capital potiguar. O primeiro aspecto perpassava pelo campo visual. As ruas de pedras em contraste com o concreto dos prédios construídos e as praças com seus jardins floridos produziam uma nova paisagem.

Essa paisagem podia ser observada pelo natalense, agora, de dentro de um veículo automotor. Além disso, o automóvel passou, ao mesmo tempo, a fazer parte dessa nova paisagem, ou seja, ele contribuía pra construir uma a nova paisagem urbana de Natal.

Para além do campo visual de uma nova paisagem e em complemento a esta, os automóveis eram responsáveis também por despertar outros sentidos ao natalense. Observar a paisagem de dentro do automóvel num ritmo mais acelerado podia provocar sensações de liberdade, aventura ou mesmo de medo. O cheiro da gasolina, dos pneus e o barulho da buzina formavam um conjunto de elementos, que juntos compunham a cena que a partir de então parecia mais comum em Natal.

O ritmo dos automóveis na cidade, ainda que tímidos, provocaram um impacto ou uma nova dinâmica, presente nos problemas advindos do tráfego urbano da cidade. O que pode ser perceptível nas reclamações feitas pela população a “Inspeção de Veículos”, bem como a multas aplicadas por este órgão.

Os principais problemas apontados nesse sentido perpassam as questões de velocidade e desrespeito a configuração espacial, ou melhor, a organização do espaço público por parte do natalense que parecia ainda descobrir o lugar do automóvel na cidade.

As regulamentações cobradas nas notas da “Inspeção de Veículos” apontavam para o seguinte fato: o natalense carecia ser disciplinado por uma conduta de trânsito. Muitos dos autos, ainda na década de 1930, circulavam pela cidade sem placas, motivo pelo qual os inspetores chamavam a atenção dos motoristas no sentido de que aqueles que insistissem em desrespeitar o regulamento teriam seus veículos apreendidos (*A REPUBLICA*, Natal, 2 mar. 1935).

A “rivalidade” entre autos com os bondes elétricos indica que as regras sobre a ocupação do espaço da cidade pelo automóvel apresentavam-se confusas. Tal aspecto pode ser constatado no aviso publicado pelo inspetor de veículos Antonio Gomes de Alcantara: “A Inspeção de veículos” tendo em vista o perigo que ocorre na passagem de outros veículos entre o meio fio e o bonde nos pontos de paradas deste, resolve proibir a mesma ficando os infratores sujeitos às penas da lei” (*A REPUBLICA*, Natal, 17 out. 1934).

Até o momento deste aviso (1934), os veículos automotores podiam invadir as paradas dos bondes? Ou melhor, o espaço que teoricamente deveria ser destinado aos bondes também era de uso dos automóveis? Será que os motoristas natalenses eram guiados pelo “bom senso” ou falta deste? De fato, o ato da proibição parece ter levado a efeito após muitos problemas (acidentes) ocorridos.

Nesse sentido, o principal meio de transporte coletivo de Natal, os bondes elétricos, com suas linhas inauguradas desde 1911 pareciam perder seu espaço dentro da cidade para os automóveis que iam configurando uma nova



paisagem urbana. Vale salientar que o serviço dos bondes elétricos feito pela “Companhia Força e Luz Nordeste do Brasil” era alvo de muitas reclamações. Problemas das mais diversas ordens eram denunciados no periódico republicano, como na matéria apresentada a seguir:

Queixam-se os moradores do Tyrol da precariedade dos serviços da Companhia Força e Luz Nordeste do Brasil. A iluminação particular vem funcionando com muita irregularidade. Vez por outra, ha um intervalo de uma hora ou mais, acarretando serio transtorno para a vida domestica. Quanto ao movimento de bondes, nem é bom fallar. a linha que vae do Natal Club ao Aero está de tal forma arruinada que, em certas occasiões, os vehiculos mais parecem embarcações no mar alto, balanceadas pela força das ondas [...] (A *REPUBLICA*, Natal, 1 jul. 1935).

As reclamações sobre os serviços precários dos bondes elétricos podiam também representar a ideia de que estes veículos carregavam consigo os problemas e as mazelas da cidade, as quais deveriam ser esquecidas no passado e apagadas pelo futuro próspero que estava por vir, o qual seria escrito pelas rodas do automóvel.

Tido como a principal invenção do século XX, o automóvel estava associado à velocidade e a aceleração do mundo moderno. Talvez a sensação de aventura e liberdade proporcionada pelos autos aos motoristas despertasse o ímpeto de que não havia limites para o automóvel, provocando as principais irregularidades acometidos nesse momento de inserção do automóvel. Como na matéria apresentada a seguir:

Esta inspeçtoria tendo em vista varias irregularidades que ocorrem diariamente no trafego, resolve recomendar aos srs. Condutores de veiculos o seguinte, de acordo com o Reg. do Departamento da Seg. Publica:

- 1°- Não estacionarem os veiculos nos lugares destinados a paradas de bondes e de onibus;
- 2°-Passarem em marcha lenta em frente aos edificios onde funcionarem escolas;
- 3°-Diminuirem a marcha nos cruzamentos;
- 4°-Trafegarem na sua mão;
- 5°-Não desenvolverem velocidade superior a 20 quilometros no perimetro urbano da cidade;
- 6°-Observarem as ordens dos guardas de serviço, deixando as reclamações para serem feitas nesta repartição;
- 7°-Evitarem algazarras nos pontos de estacionamento;

- 8°-Não consentirem que passageiros perturbem o socego publico;  
9°-Andarem sempre munidos dos seus documentos e dos veículos que dirigem;  
10°-Fazerem parar os veículos a passagem dos carros da Assistencia Publica e da Policia:  
11°-Não estacionarem nos cruzamentos e curvas nem mesmo para deixar passageiros ou receber cargas;  
12°-Sempre que tiverem de par o seu veiculo ou mudar de direção, fazerem sinal com o braço;  
13° Não darem marcha ré superior a 10 metros sendo essa manobra terminantemente proibida nos cruzamentos (A *REPUBLICA*, Natal, 7 abr. 1934).

Assim, os motoristas da capital eram lembrados diariamente pelo jornal sobre os problemas ocasionados no trânsito da cidade que crescia na década de 1930. Isso devido ao fato de que os motoristas dos autos eram “obrigados” a dividir o espaço da cidade com os transeuntes, bondes, carroças e com os animais que vez por outra passeavam pelas ruas da cidade. Além do mais, a própria estrutura da cidade (instituições de ensino, hospitais, residências, espaços de sociabilidades etc.) exigiam regras de convivência, limitando os arroubos provocados pelos automóveis. As regulamentações para o controle do trânsito tornavam-se cada vez mais necessário ao bom funcionamento da pequena capital, a qual ganhava cada vez mais uma paisagem propriamente urbana.



**Imagem 3** Aspecto da paisagem urbana da cidade do Natal no final da década de 1920. Destaque para o fluxo de veículos numa das principais avenidas de Natal da época, a “Tavares de Lyra”.

**Fonte:** “Cigarra”.

**Acervo:** Grupo de pesquisa “Os espaços na modernidade”.

## **Considerações finais**

O automóvel cada vez mais frequente na capital potiguar ia imprimindo novos sentidos a população natalense provocados pelo barulho da buzina, pelo cheiro da gasolina e dos pneus ou pelo arranque do motor. Sensações de incômodo e irritação ou mesmo euforia e descontração eram despertadas na população e principalmente aos jovens que se divertiam alucinada com as maravilhas dos automóveis.

A elegância dos autos podia contracenar com os grandes bailes promovidos pelos principais clubes da cidade, como por exemplo, os promovidos pelo “Aero Clube<sup>iii</sup>” a sociedade natalense; numa noite de espetáculo no teatro “Carlos Gomes<sup>iv</sup>” ou a chegada aos principais cinemas de Natal para a exibição de mais uma produção cinematográfica<sup>v</sup>.

Assim, os automóveis complementavam as sensações de alegria e diversão. Contribuíam para imprimir uma nova dinâmica à cidade, mais evidente na mudança do trânsito da capital para o curso de veículos durante os festejos de carnaval, os quais seguiam uma ordem bem regulamentada pela “Inspeção de veículos”.

Dinâmica que apresentava-se nas excursões promovidas pelos carros de passeio aos ilustres viajantes que desembarcavam no porto de Natal para conhecerem a cidade ou até mesmo na recepção de esportistas aguardados no cais Tavares de Lira para seguirem em carreta pelas principais vias em meio à multidão de nataleses saudando os feitos conquistados.

Dessa forma, os automóveis contribuíram para modificar a paisagem urbana de Natal, que tinha o seu espaço modificado desde o final do século XIX a partir do discurso do moderno, de civilidade e de progresso. Sentir-se moderno e mais próximo do mundo civilizado era mais um sonho vendido pelas propagandas de automóveis que via no seu consumidor em potencial (as elites natalenses) o desejo de viver numa nova cidade.

## Referências

A *REPUBLICA*, Natal, 30 out. 1925.

A *REPUBLICA*, Natal, 31 out. 1925.

A *REPUBLICA*, Natal, 7 abr. 1934.

A *REPUBLICA*, Natal, 8 abr. 1934.

A *REPUBLICA*, Natal, 17 out. 1934.

A *REPUBLICA*, Natal, 2 mar. 1935.

A *REPUBLICA*, Natal, 1 jul. 1935.

A *REPUBLICA*, Natal, 1 set. 1935.

ARRAIS, Raimundo; ANDRADE, Alenuska; MARINHO, Márcia. *Corpo e a alma da cidade: Natal entre 1900 e 1930*. Natal, RN: EDUFRN, 2008.

ARRAIS, Raimundo. (Org.). *Crônicas de origem: a cidade de Natal nas crônicas cascudianas dos anos 20*. Natal: EDUFRN, 2005.

BERMAN, Marchall. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p.129-165.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII*. As Estruturas do cotidiano. Trad. Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p.439-510.

BUENO, Almir de Carvalho. (Org.). *Revisitando a história do Rio Grande do Norte*. Natal, RN: EDUFRN, 2008.

CASCUDO, Luís da Câmara. *História da cidade do Natal*. 4. ed. Natal, RN: EDUFRN, 2010.

*CIGARRA*, Natal, nº4. 1929.

DANTAS, George Alexandre Ferreira. *Linhas convulsas e tortuosas retificações: Transformações urbanas em Natal nos anos 1920*. Dissertação (Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2003.

GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Trad. Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

LIMA, Pedro de. *O mito da fundação de Natal e a construção da cidade moderna segundo Manoel Dantas*. Natal: Cooperativa Cultural, Sebo Vermelho, 2000.

RONCAYOLO, Marcel. *Enciclopédia*. 8. Região. Trad. Irene Gil et al. Porto: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986. “Cidade”, p. 396-414.

SOUZA, Itamar de. *Nova História de Natal*. 2. ed. rev. Atual. Natal, RN: Departamento Estadual de Imprensa, 2008. 800p.

---

<sup>i</sup> Graduando do 8º período em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte, é bolsista de iniciação científica do grupo de pesquisa os espaços na modernidade, vinculado ao projeto pela terra e pelo mar, coordenado pelo prof. Dr. Raimundo Pereira Alencar Arrais.

<sup>ii</sup> Os automóveis que circulavam em Natal passaram a ser fiscalizados por um órgão do governo denominado de “Inspeção de Veículos”, o mesmo era responsável por emitir carteira de motorista, assim como também: apreendê-las. Por intermédio das notas de “Inspeção” publicadas no jornal “A Republica” torna-se possível captar parte da vida do automóvel (carros particulares ou de passeio, de aluguel e os primeiros ônibus) na cidade a partir das relações estabelecidas com os bondes elétricos (principal meio de transporte coletivo da época) e com o transeunte, trazendo a luz os principais problemas presentes no trânsito da cidade, intensificados em decorrência dos veículos automotores.

<sup>iii</sup> Instalado no novo bairro de Natal (Tirol), o espaço era destinado ao entretenimento da sociedade natalense (elites). O Aero-Clube possuía quadras esportivas, piscina, salões de festa, bar e um amplo estacionamento. O clube tinha como atrações principais a decolagem e o pouso de aeroplanos.

<sup>iv</sup> Teatro que teve sua construção iniciada em 1898 no governo de Ferreira Chaves, sendo inaugurado no ano de 1904 no mandato de Alberto Maranhão. Após 6 anos de sua inauguração, o teatro Carlos Gomes passou por uma grande reforma graças a empréstimos realizados no exterior. Assim, o teatro foi reinaugurado em 1912, atendendo aos anseios das elites natalenses. Durante a gestão do prefeito Djalma Maranhão (1957), o teatro mudou sua denominação para Teatro Alberto Maranhão, nomeação que perdura até os dias atuais.

<sup>v</sup> Sobre a importância dos espaços de sociabilidades em Natal durante a primeira República e os sentidos atribuídos a eles pelas elites natalenses (desejos de civilidade, modernização e progresso) ver MARINHO, Márcia. Natal...