



**DO ANCORADOURO À SALA DE ESPERA: AS OBRAS DE  
MELHORAMENTO DO PORTO E A CONSTRUÇÃO DE UMA NATAL  
MODERNA (1893-1913)**

KHALIL JOBIM

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE  
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – MESTRADO  
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: HISTÓRIA E ESPAÇOS  
LINHA DE PESQUISA: RELAÇÕES ECONÔMICO-SOCIAIS E PRODUÇÃO DOS ESPAÇOS

KHALIL JOBIM

**DO ANCORADOURO À SALA DE ESPERA: AS OBRAS DE  
MELHORAMENTO DO PORTO E A CONSTRUÇÃO DE UMA NATAL  
MODERNA (1893-1913)**

NATAL/RN  
2015

KHALIL JOBIM

**DO ANCORADOURO À SALA DE ESPERA: AS OBRAS DE  
MELHORAMENTO DO PORTO E A CONSTRUÇÃO DE UMA NATAL  
MODERNA (1893-1913)**

Dissertação apresentada como requisito para obtenção de grau de mestre no curso de Pós-Graduação em História, Área de Concentração em História e Espaços, Linha de Pesquisa Relações Econômico-sociais e Produção dos Espaços, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, sob a orientação do Prof. Dr. Raimundo Pereira Alencar Arrais.

NATAL/RN  
2015

## FICHA CATALOGRÁFICA

S586a Jobim, Khalil.

Do ancoradouro à sala de espera: as obras de melhoramento do porto e a construção de uma Natal moderna (1893-1913) – Natal, 2015.  
131 f.

Dissertação (Mestrado em História). – Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Bibliografia f. 127-131.

1. Porto de Natal. 2. Modernização. 3. Período Republicano (Natal).

RN-UFRN-Biblioteca

CDU: 343

KHALIL JOBIM

**DO ANCORADOURO À SALA DE ESPERA: AS OBRAS DE  
MELHORAMENTO DO PORTO E A CONSTRUÇÃO DE UMA NATAL  
MODERNA (1893-1913)**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Curso de Pós-Graduação em História, Área de Concentração em História e Espaços, Linha de Pesquisa Relações Econômico-Sociais e Produção dos Espaços, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, sob orientação do prof. Dr. Raimundo Pereira Alencar Arrais.

---

Professor Dr. Raimundo Pereira Alencar Arrais (Orientador)  
Departamento de História da UFRN

---

Professor Dr. Fernando Diniz Moreira (Externo)  
Departamento de Arquitetura e urbanismo da UFPE

---

Professor Dr. Helder do Nascimento Viana (Interno)  
Departamento de História da UFRN

---

Professor Dr. George Ferreira Dantas (interno)  
Departamento de Arquitetura e urbanismo da UFRN

Natal, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

À dona Margaret e à dona Joana, os meus “portos”.

## AGRADECIMENTOS

Desde que ingressei no Programa de Pós-Graduação em História na UFRN, venho pensando na parte dos agradecimentos da dissertação. Meu interesse parte da compreensão de que não fazemos nada sozinhos, e, mesmo num trabalho acadêmico, que demanda momentos de isolamento por parte do pesquisador, nada pode ser feito sem ajuda de pessoas importantes, tanto no âmbito acadêmico, como no familiar, pois acredito, que essa é a melhor maneira de expressar minhas “dívidas” afetivas com tantas pessoas que me foram de valiosa contribuição tanto para minha trajetória acadêmica, como na minha como indivíduo.

Gostaria de começar agradecendo a Deus e a espiritualidade amiga, por me iluminar nas horas em que as dúvidas, ao longo desta jornada, pareciam que iam me abater. Só eles e alguns poucos mortais tiveram o conhecimento das várias pedras no caminho que tive que contornar durante o percurso.

Agradeço de maneira imensurável, a minha Tia-mãe Margarete e minha Vó-mãe, Joana, por serem, em minha existência, “portos” nos quais pude ancorar com minhas tristezas, limitações, dificuldades, me projetando nos mares revoltos da vida de modo que eu nunca perdesse a esperança e a certeza do imenso carinho e afeição que via nos olhos dessas criaturas abençoadas. Sou grato por dedicarem parte de suas vidas para me criar e estimular constantemente a nunca desistir dos meus sonhos. Agradeço a vocês, que, mesmo no plano dos imortais agora, tenho certeza que ainda continuam a velar por mim.

Ao meu primo-irmão Rodrigo Otávio, por ter sido a inspiração para cursar História, me incentivando nas primeiras leituras, sempre compartilhando parte de seu vasto conhecimento e erudição, me emprestando livros, palavras de estímulo e amizade nas horas que mais precisei.

Aos meus pais, Vilsineire e Hugo, por fazerem o possível e o impossível para possibilitar os meus estudos, com muito amor e incentivo. Obrigado por me darem o exemplo em casa, acerca da importância dos estudos em nossas vidas.

Aos meus irmãos, Khadija e Kenzo, por suportarem este irmão “aperreado”, muitas vezes ausente, mas nem por isso indiferente ao afeto que sei que guardam por mim.

Ao meu orientador, Raimundo Arrais, pelas orientações firmes e precisas. A experiência como bolsista e orientando do professor Arrais foi basilar em minha formação, tanto como pesquisador, quanto como indivíduo. Obrigado por compartilhar sua grande erudição comigo, sempre gentil e paciente com os meus desacertos, me possibilitando tornar meu sonho de ser pesquisador uma realidade.

Ao professor Raimundo Nonato, por me indicar ao professor Arrais, e por ter sido um amigo durante essa minha trajetória acadêmica. Suas palavras de apoio e estímulo nas disciplinas que cursei com o senhor foram muito importantes para minha formação.

A todos os professores e colegas do Programa de Pós-Graduação em *História e Espaços*, que, mesmo não citando todos aqui, de maneira específica, saibam que no meu texto e no meu afeto, todos estão presentes.

Aos professores Renato Amado e Helder Viana, pelas valiosas contribuições em minha qualificação, que foram fundamentais para as mudanças de direcionamento na minha pesquisa.

Ao professor George Dantas e sua orientanda Débora, por me acolherem no grupo de pesquisa História da Cidade e do Urbanismo (HCURB) para conversas e discussões imprescindíveis para meu trabalho, me ajudando na confecção dos mapas que sonhava fazer do meu objeto de estudo. Agradeço especialmente ao professor George Dantas por ser um grande interlocutor neste trabalho, sendo sempre solícito nas horas que precisei de sua ajuda.

Não poderia deixar de agradecer também ao meu grupo de pesquisa, *Os Espaços na Modernidade*, que tanto contribuiu nessa pesquisa, seja fornecendo fontes, compartilhando discussões e leituras, ou me incentivando e tornando minha estrada na universidade mais alegre e descontraída.

Obrigado Fagner e Flávia, meus parceiros de bolsa desde 2010, parceiros de pesquisa e de viagens sem dinheiro, mas com muitos sonhos.

À Renato Marinho, pelas fontes e leituras compartilhadas comigo, sendo sempre solícito nas horas que precisei.

À Giovani e Clara, incentivadores e parceiros também na pesquisa, sempre me socorrendo nas horas que precisei.

À Gabriela, por estar sempre disposta a ajudar, com fontes, leituras e com palavras de incentivo, sendo também uma grande interlocutora na minha pesquisa.

À “Nise”, amiga que esteve comigo desde a seleção para o mestrado, compartilhando os anseios, preocupações e sonhos na pesquisa, nas conversas pelo telefone sobre nossos trabalhos, que praticamente se transformavam em mesas redondas de discussões historiográficas.

Também não poderia deixar de agradecer a escola que me acolheu como professor e ser humano, a Escola Freinet. Nela, descobri o prazer de lecionar, e como isso é fundamental em minha vida. Agradeço a todos os professores, coordenadores, e toda equipe administrativa e pedagógica sempre disposta a me ajudar, nas conversas descontraídas na sala dos professores, e nas minhas “fugas” para Universidade que precisei fazer, e que sempre compreenderam. Também agradeço a todos os meus alunos, com suas brincadeiras e bagunças, que me fazem ter a certeza de que não escolhi a profissão errada.

Por fim, gostaria de agradecer aquela que é a minha companheira de tristezas e desilusões, de alegrias e sonhos, o maior presente que a vida me deu depois que meus “portos” partiram deste mundo, minha amada Thaisa, pelo amor, carinho e sensibilidade comigo, não me deixando cair frente aos obstáculos da vida, acreditando às vezes mais em mim do que eu mesmo. Obrigada minha amada, seu incentivo, carinho e amor nessa jornada são marcas que nunca serão apagadas de minha existência. Agradeço com todo meu amor.

*“De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas.”*

(Ítalo Calvino, Cidades Invisíveis)

## RESUMO

Durante o século XIX, foi constante no discurso dos administradores locais norte-rio-grandenses, o pedido de verba ao Poder Central para as obras de melhoramento do Porto de Natal. O porto da capital, principal via de comunicação do Rio Grande do Norte, vinha, devido às limitações que o acompanhavam como as dunas que cercavam a cidade, espalhando areia no leito do rio Potengi, além disso, os vários recifes situados ao longo do litoral, não permitia a entrada, em seu ancoradouro, de navios de maior porte. Essas dificuldades trouxeram grandes problemas à Província, que não conseguia realizar o escoamento da produção oriunda do interior, ocasionando, no cenário político norte-rio-grandense, o questionamento da posição de centralidade de Natal. Somente no Regime Republicano, fora aprovado o crédito pelo Governo Federal para as obras de melhoramento do porto. O porto então se tornou, no discurso político republicano potiguar, uma das principais promessas para trazer o “progresso” às terras potiguares, sendo colocado como uma questão central da qual dependeria o “futuro” do estado. Dessa maneira, o objetivo deste trabalho é analisar o surgimento de uma nova noção de porto nos discursos e intervenções dos grupos dirigentes locais no começo do século XX. Buscamos analisar a emergência de uma noção moderna de porto, marcada pelo esforço de organização, racionalização e regulamentação das atividades portuárias pelo estado e a nova relação assumida pelo porto frente à cidade, decorrente dessa nova percepção. O porto se tornou, para os grupos dirigentes locais, a “sala de espera” da capital, sendo necessário alterar parte da composição do espaço urbano, para integrar o porto à cidade. O porto de Natal passou a ser dotado de uma função pedagógica, incorporando no tecido urbano, códigos, valores e práticas consideradas pelos administradores locais, como modernas e civilizadas. Esse novo espaço da cidade, considerado sua “sala de espera”, provocou conflitos entre os grupos dirigentes locais e figuras influentes no campo político potiguar, que almejavam se favorecer com o processo de organização do porto, frente às figuras consideradas indesejáveis na cidade, vistas como um empecilho à imagem de progresso e modernidade que esses grupos dominantes pretendiam expor pelo porto.

**Palavras-chave:** Porto de Natal; Modernização; Regime Republicano; Século XX.

## ABSTRACT

Through the nineteenth century, it was constant in the discourse of the local norte-rio-grandenses (Natal city, Brazil) administrators, the appeal for subsidy to the central government for the works of the port of Natal upgrade. The port in the capital, the main route of the Rio Grande do Norte communication, because of the limitations attached to it, as the dunes surrounding the city spreading sand in the riverbed, and several reefs located along the coast, did not allow the entry in his berth larger ships. These difficulties brought major problems the province, who could not hold the flow of production coming from the inside, resulting in the north of Rio Grande political scene, questioning the centrality of Christmas position in the province. Only Republican scheme had been approved credit by the federal government for the improvement works of the port. The port became the Republican political discourse Potiguar one of the main promises to bring "progress" the Potiguar land, being placed as a central issue of which depend on the "future" of the state. The objective of this study is to analyse the emergence of a new port concept in speeches and interventions of the local ruling groups in the early twentieth century. We analyse the emergence of a modern notion of port, marked by the organizing effort, rationalization and regulation of port activities by the state, and the new relationship assumed by the harbour front to the city resulting from this new perception. The port has become for local leaders to groups of capital "waiting room", requiring change of the composition of urban space for integrating the port to the city. The Port of Natal became endowed with a pedagogical function, incorporating the urban fabric, codes, values and practices considered by local managers as modern and civilized. This new city space, considered a "waiting room", caused conflicts between the local ruling groups and influential figures in the Potiguar political field, which sought to encourage with the process of organizing the harbour front undesirable regarded figures in the city views as an impediment to the image of progress and modernity that the dominant groups intended to expose the port.

**Keywords:** Port of Natal; Modernization; Republican Regime.

## LISTA DE IMAGENS

Imagem 01 – Fotografia do cais da Tavares de Lyra .....	53
Imagem 02 – Fotografia aérea dos vários cais espalhados pela cidade.....	55
Imagem 03 – Foto do mergulhador Manuel da Gaya em 1906.....	60
Imagem 04 – Planta do porto elaborada pelo engenheiro Antônio Pereira Simões .....	62
Imagem 05 – Foto da draga Priestman .....	64
Imagem 06 – Foto da draga de sucção no porto .....	64
Imagem 07 – Mapa da reconstrução do porto de Natal no começo do século XX .....	66
Imagem 08 – Mapa de reconstrução do projeto da avenida do porto.....	86
Imagem 09 – Fotografia de Bruno Bourgard dos retirantes da seca, em frente ao Teatro Carlos Gomes .....	91
Imagem 10 – Fotografia do barracão utilizados pelos flagelados em 1907 .....	96
Imagem 11 – Anúncio da loja o novo mundo .....	115
Imagem 12 – Fotografia da loja Casa Moderna, em frente ao cais da Tavares de Lyra .....	119

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE IMAGENS .....</b>	<b>XI</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>CAPÍTULO I: O DESEJO PELO PORTO .....</b>	<b>27</b>
1.1 O SONHO DE (RE)ANIMAR A CABEÇA DO CORPO: O PORTO DE NATAL NO SÉCULO XIX .....	27
1.2 EM DEFESA DA PÁTRIA NORTE-RIO-GRANDENSE: AS OBRAS DE MELHORAMENTO DO PORTO DE NATAL E A CONSTRUÇÃO DE UMA IDENTIDADE ESPACIAL NORTE-RIO-GRANDENSE .....	34
<b>CAPÍTULO II: UMA VISITA PELA SALA DE ESPERA: A EMERGÊNCIA DE UMA NOVA NOÇÃO DE PORTO EM NATAL NO PERÍODO REPUBLICANO .....</b>	<b>50</b>
2.1 O CAIS .....	51
2.2. OS ARMAZÉNS .....	55
2.3 O PORTO EXTERNO .....	58
2.4 O PORTO INTERNO.....	63
2.5. NAS MARGENS DO POTENGI... O AMOR PELO MAR! .....	66
2.6 EM BUSCA DO PORTO IDEAL: O ESPAÇO PORTUÁRIO NA LEGISLAÇÃO URBANA .....	72
2.7 HISTÓRIAS E AVENTURAS DE UM MERGULHADOR EM NATAL: O PORTO E A CIÊNCIA MODERNA .....	79
<b>CAPÍTULO 03 – UM NOVO PORTO PARA UMA NOVA CIDADE .....</b>	<b>84</b>
3.1 EXPULSANDO OS “INDESEJÁVEIS” DA SALA DE ESPERA .....	89
3.2 O PORTO-FRONTEIRA .....	102
3.3 O PORTO DOS ALBUQUERQUE MARANHÃO.....	120
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>124</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>127</b>

## INTRODUÇÃO

No dia 19 de novembro de 2014, o terminal de passageiros do porto de Natal, entrava oficialmente em operação, recebendo o primeiro cruzeiro desde a inauguração desse espaço depois das reformas recentes mobilizadas pelo estado. Depois de anos de indefinição, finalmente, o porto, com seu novo terminal de passageiros, passaria a receber grandes transatlânticos, voltando a estar em evidência no cenário internacional.<sup>1</sup> As obras destinadas a reformar o porto, de modo a construir um novo local para receber os passageiros que chegam a Natal, arrecadaram investimentos superiores a 72 milhões de reais, sendo vistas, pelos administradores locais norte-rio-grandenses, como fundamentais para o crescimento urbano da capital e para o desenvolvimento econômico do estado. Em pleno século XXI, o porto continua a ser um problema central para o desenvolvimento da cidade e do Rio Grande do Norte, envolvendo fortes expectativas por parte dos grupos dirigentes locais e da população.

Há mais de um século de distância, no final do século XIX, mais precisamente, a preocupação com o porto, para “o futuro” do Rio Grande do Norte, também estava presente no discurso dos administradores locais. Iniciadas em 1893, com a criação da comissão de melhoramentos do porto de Natal, as obras do porto despertavam, nas elites locais, a esperança de a cidade romper com o isolamento que a acompanhava durante o século oitocentista. Cercada pelas dunas e rodeada de vários recifes espalhados pelo litoral, que dificultavam a navegação, a capital Potiguar, apresentava grandes dificuldades para realizar o escoamento da produção que vinha do interior da província. O porto de Natal, então principal via de comunicação do Rio Grande do Norte, apresentava limitações que prejudicavam a economia da cidade, levando-a, a dependência das praças comerciais pernambucanas para realizar a mediação de suas relações comerciais, sendo desprovida da absorção de recursos importantes resultantes desta mediação.<sup>2</sup>

Durante o século XIX, foi constante, nos relatórios de presidente de província a reclamação das condições precárias do porto. Reivindicações ao poder central, por verbas para os melhoramentos do porto, foram feitas pelos grupos dirigentes locais, sendo, no entanto, sempre

---

<sup>1</sup> Disponível em: <<http://www.novojornal.jor.br/noticias/cidades/3936>>. Acesso em: 25 nov. 2014.

<sup>2</sup> Sobre a questão do isolamento da cidade no século XIX, ver: ARRAIS, Raimundo. Da natureza à técnica: a capital do Rio grande do Norte no início do século XX. In: FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George (Orgs). *Surge et Ambula: A construção de uma cidade moderna Natal, 1890-1940*. Natal: EDUFRRN, 2006. p. 121-137.

negadas. Diante da falta de recursos, para promover maiores intervenções sobre a área portuária, pequenos serviços foram feitos e custeados com a própria renda da província, para amenizar a situação. As obras para construção do cais do Salgado, foram um exemplo, não sendo estas levadas adiante, pela falta de material necessário aos serviços, bem como, de profissionais considerados adequados para geri-los, neste caso, um engenheiro.<sup>3</sup>

Apenas com o Regime Republicano, fora aprovada pelo Governo Federal, a verba para os melhoramentos do porto, no valor de 400 réis, um tanto modesto, se comparado aos investimentos disponibilizados aos outros portos importantes no país, como os do Rio de Janeiro, Santos e Recife. Os recursos haviam sido calculados, mediante os estudos realizados pelo engenheiro hidráulico Souza Gomes, que havia passado por Natal, no ano de 1890, para averiguar as condições do porto da capital e saber quais os melhoramentos mais urgentes deveriam ser realizados.

A verba só chegaria, de fato, para a capital potiguar, em 1893, ano em que foi criada a comissão que tinha o objetivo de organizar as obras do porto. Com o início dos trabalhos, o porto despertou, nas páginas dos principais jornais da cidade, fortes expectativas. Cada intervenção era comentada pelos periódicos, gerando conflitos e calorosos debates entre os principais grupos políticos natalenses. Dessa maneira, o porto seria alçado, como assunto central, da qual dependeria o futuro do Rio Grande do Norte, não sendo mais uma questão restrita a capital, mas “o caminho pelo qual dependia o progresso do estado”.<sup>4</sup> O porto de Natal, passaria a integrar o discurso político dos novos grupos dirigentes, que ascendiam ao poder na República, sendo visto como testemunha, dos benefícios do novo regime político e da iniciativa dos agentes do Regime Republicano no Rio Grande do Norte. O porto, também foi transformado em um elemento fundamental, no âmbito do esforço de construção de identidades e espacialidades no estado, mobilizados pelos administradores locais, projetando expectativas, sonhos e desejos para capital e para o estado.

Sendo assim, uma nova noção de porto, emergiria no discurso dos administradores norte-rio-grandenses, marcada pelo esforço de organizar a área portuária, definindo seus limites, e as práticas a serem estabelecidas, de acordo com a legislação produzida pela intendência municipal

---

<sup>3</sup> SIMONINI, Yuri. *Ribeira, técnica versus natureza: transformações em prol de um projeto de modernização (1860 – 1932)*. (2011) Dissertação – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2011. p. 93.

<sup>4</sup> ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA. *A República*, Natal, 21 de fevereiro de 1891.

para a cidade. O porto passaria a ser dividido em partes, cada uma, tendo sua função e seguindo uma linha de hierarquização, segundo a respectiva função.

Uma percepção moderna de porto, substituiria uma noção herdada ainda do Período Colonial, quando a região portuária, era vista como um mero local de entrada e saída de mercadorias e pessoas. Até o final do século XIX, falar do porto, era falar de um espaço que não estava integrado de maneira harmônica à cidade, um espaço mais próximo do mar do que da terra. No Período Republicano, as classes dirigentes buscaram integrar de maneira mais efetiva o porto ao tecido urbano por uma série de intervenções promovidas pelos grupos dirigentes a frente do estado, que passava a ver o porto, não apenas como uma região de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, mas como a “*sala de espera da cidade*”.

Os grupos dirigentes almejavam tornar o porto um local onde os indivíduos poderiam também ficar, seja para contemplar, na beira do cais, os navios, que aportavam na capital, seja para praticar esportes, como o remo (a regata), indispensáveis para o cuidado da saúde e dos corpos, ou mesmo, seja para o simples passeio público. Ao viajante que desembarcasse em Natal, a primeira impressão, era aquela do porto, um espaço organizado, racionalizado, longe dos focos de insalubridade, e regulado pelas leis e editais da intendência municipal, que buscariam garantir, por meio da legislação, o estabelecimento de práticas no porto, tidas como modernas e civilizadas. Um dos projetos pensados pelos administradores norte-rio-grandenses para promover essa integração do porto frente a cidade foi avenida do porto, idealizada por Pedro Velho, líder do Partido Republicano e da oligarquia que se manteria por vinte e cinco anos no controle do estado. A avenida do porto, era um dos sonhos do ex-senador e governador, para tornar o porto, a “sala de espera da cidade”, exibindo, para os viajantes, uma longa avenida, “com uma curva elegante, toda arborizada e exibindo de frente para o rio edificações seguindo os padrões do urbanismo moderno.”

Esse mesmo porto, idealizado na legislação produzida pela intendência e no discurso dos grupos dirigentes locais, também suscitaria, no Período Republicano, fortes conflitos. Conflitos, com aqueles que foram desapropriados de suas antigas moradias para construção da avenida, cuja Folha oposicionista ao governo acusava de serem expulsos de suas residências sem serem ressarcidos pela mudança. Hostilidade, com importantes comerciantes locais, como Fabrício Pedrosa, que não aceitariam ver seus negócios serem prejudicados pelas novas exigências decorrentes da nova noção de porto, que se buscava implementar nas intervenções proferidas na

região portuária. Conflitos também, entre a leva de flagelados aglutinada no cais da alfândega, durante a seca de 1904, à espreita dos navios com alimentos que chegavam até Natal, trazendo o medo dos saques e da desordem pública no porto, aos administradores locais.

Portanto, diante do que foi exposto anteriormente, o objetivo deste trabalho, é analisar as condições históricas, que possibilitaram a construção de uma nova noção de porto, no discurso e nas práticas dos grupos dirigentes locais norte-rio-grandenses. Buscamos compreender o surgimento, por meio dos discursos e intervenções promovidas sobre a região portuária de Natal, de uma nova percepção do que deveria ser o porto e qual sua relação com a cidade.

Nesse sentido, pretendemos historicizar a relação porto-cidade, mostrando as continuidades e rupturas na maneira de se conceber a relação do porto com o tecido urbano, pelos administradores locais. Partimos do pressuposto de que os espaços são construções humanas, históricas, carregados de sentidos e sentimentos pelos grupos sociais que nele se relacionam. O espaço é produto e produtor do homem, resultante das relações sociais nele travadas.<sup>5</sup>

O porto de Natal é uma construção humana, histórica, envolvendo percepções do que deveria ser esse espaço e sua relação com a cidade ao longo do tempo. Por isso, nos dedicamos, nesta dissertação, a fazer a genealogia da noção moderna de porto, em Natal, e quando e a que condições, emergiu, nas enunciações e práticas dos grupos dirigentes locais, uma maneira de pensar o porto, marcada por sua organização e pela busca de uma maior integração ao espaço urbano. Se no século XXI, o porto é visto como um espaço fundamental para o crescimento urbano, projetando a cidade no cenário internacional, sendo a primeira impressão para os viajantes, em que momento, essa noção foi construída?

Nesta pesquisa, trabalhamos com a hipótese de que a emergência de uma nova noção de porto, está ligada diretamente aos novos mecanismos de poder, gerados pela implementação do Regime Republicano no estado e pelo desejo das elites locais em transformar, Natal, em uma cidade moderna e civilizada, nos moldes dos grandes centros urbanos mundiais e nacionais da época.

Com a instauração do Regime Republicano no estado, surgiram novos mecanismos de poder, que trouxeram outras disputas em torno do território norte-rio-grandense. A maior autonomia administrativa e financeira concedida aos estados, com a República, ocasionou a

---

<sup>5</sup> Sobre a noção de espaço como produto e produtor das relações sociais ver: SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996. p. 49.

concorrência entre os principais grupos políticos no Rio Grande do Norte, pelo controle da máquina estatal. Os grupos políticos republicanos, representados pela oligarquia da família dos Albuquerque Maranhão, oligarquia que assume o poder do Estado em 1889, se mantendo no controle da máquina administrativa até 1913, enfatizaram, nos principais periódicos da capital, como o *A República*, órgão oficial do Partido Republicano, os benefícios do novo regime político.<sup>6</sup> As obras do porto apareciam como uma das principais promessas dos republicanos, sendo vistas como uma testemunha da chegada do “progresso” nas terras potiguares.

O discurso sobre o porto, foi utilizado pelos novos grupos dirigentes ascendentes com a República, os Albuquerque Maranhão, como elemento fundamental de uma narrativa sobre o território norte-rio-grandense, destinada a construir uma identidade espacial que afirmava, Natal, como centro, e, por conseguinte, legitimava a atuação dos novos administradores do estado. O porto projetaria a construção de identidades e espacialidades nos primeiros anos do Regime Republicano no Rio Grande do Norte, sendo bastante acionado no discurso político republicano.

Junto às novas relações de poder geradas pela República, outro elemento importante para pensarmos as condições de emergência dessa nova noção de porto, foi o desejo das elites locais, em construir uma Natal moderna. As primeiras décadas desse século, marcaram, na cidade, o momento de intervenções promovidas pelo estado, sobre o espaço urbano, direcionadas a mudança da paisagem citadina, buscando transformá-la em uma cidade moderna e civilizada. Ações, como a reforma do Teatro Carlos Gomes, a construção de um novo bairro, a Cidade Nova, a abertura de ruas e avenidas, junto à introdução de novos serviços urbanos, como o bonde, nos revelam esse desejo das elites em sintonizar a capital, com as transformações que estavam ocorrendo nos principais centros urbanos mundiais, como em Paris, Londres e Nova Iorque, ou, nos nacionais, como no Rio de Janeiro, São Paulo e Recife.<sup>7</sup>

De um mero local de entrada e saída de mercadorias, o porto, passou a ser a primeira marca postal que os viajantes tinham, quando chegavam a Natal, sendo visto como sua “sala de espera”. O porto começa, então, a integrar uma narrativa produzida pelos principais periódicos da capital, que destacavam as mudanças na paisagem de Natal, evidenciando os novos pontos da “nova cidade”, pontos estes, que seriam testemunhas do progresso e da chegada da civilização

---

<sup>6</sup> Sobre o controle do Estado pela oligarquia da família dos Albuquerque Maranhão no período citado, ver SPINELLI, José Antônio. Da oligarquia Maranhão à política do Seridó: O Rio Grande do Norte na República velha. Natal: CCHLA, 1992.

<sup>7</sup> Sobre o desejo das elites em transformar Natal em uma cidade moderna, ver: ARRAIS, Raimundo; ANDRADE, Alenuska; MARINHO, Márcia. *O corpo e a alma da cidade: Natal entre 1900 e 1930*. Natal: EDUFRN, 2008.

nas terras potiguares. O porto era um desses pontos. Ele deveria ser um espaço organizado, racionalizado pelas leis, com as práticas desenvolvidas nesse espaço, devidamente regulamentadas. Portanto, todos aqueles envolvidos na “vida no mar”, atrairiam agora atenção por parte do poder público, interessado em controlar e regularizar, por meio de licenças e impostos, suas profissões.

Aos poucos, os grupos dirigentes locais, buscavam implementar, por meio de discursos e intervenções, uma noção moderna de porto, desenvolvida após a Revolução Industrial na Inglaterra no final do século XVIII, na qual o geógrafo James Bird chamaria de porto-cidade em expansão. Essa nova percepção sobre o porto, marcada pela organização e racionalização de suas atividades, trazia consigo uma nova maneira de pensar a relação do porto com o tecido urbano. O elemento “porto”, seria expandido para além da cidade, não mantendo mais uma relação simbiótica com esta, no tocante as suas funções. Veremos, no entanto, que, no caso de Natal, a busca por efetivar uma noção moderna de porto, não excluiu totalmente a antiga noção herdada do período colonial, havendo constantemente imbricações entre essas duas percepções.

Em nosso estudo, adotamos como recorte temporal, para a pesquisa, o período compreendido entre 1890 e 1913, que representa o que consideramos ser a primeira fase das obras de reforma do porto de Natal. Em 1913, as obras de melhoramento do porto, foram suspensas temporariamente pelo Governo Federal, sendo retomadas cinco anos depois. Em 1932, as obras do porto foram concluídas oficialmente. A opção por esse recorte merece uma explicação.

A escolha desse período, se deu em função de alguns fatores. O primeiro, por representar o que consideramos ser a fase inicial das obras, o momento em que uma nova noção de porto estava sendo construída nos discursos e práticas dos administradores locais norte-rio-grandenses. Veremos, ao longo do trabalho, que a emergência de uma nova maneira de pensar o porto, estaria diretamente ligada, às transformações vivenciadas na cidade nesse momento, tendo o porto, um papel importante dentro do processo de modernização vivenciado no espaço urbano natalense, no começo do século XX.

A adoção do recorte, também levou em conta, a relação das obras do porto com o predomínio no controle do estado, da oligarquia da família dos Albuquerque Maranhão. O porto fora umas principais promessas dos republicanos no estado, sendo utilizado pelos Albuquerque Maranhão, como elemento importante na construção de uma identidade espacial norte-rio-

grandense, que afirmava Natal enquanto centro e que legitimava sua própria atuação no controle do território.

A opção por irmos somente até 1913 se justifica, por entendermos que, em 1918, quando as obras são retomadas, após a suspensão temporária cinco anos, um novo momento se configurava com a retomada do processo de modernização (tanto para as obras do porto, quanto para a cidade) e outras questões importantes a serem discutidas, e estas não seriam possíveis de serem abordadas, pelas limitações de tempo e espaço dados para esta pesquisa.

### *O porto na historiografia norte-rio-grandense*

Na historiografia potiguar, poucos trabalhos se dedicaram, de fato, a abordar a questão do porto de Natal, no começo do século XX. Em todos eles, o porto não apareceu enquanto objeto de estudo privilegiado, mas sim como uma questão importante, dentro de outras questões maiores. Quando avançamos, porém, no recorte para as décadas de 1970 e 1980, encontramos monografias e dissertações produzidas na Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), em áreas como Turismo e Administração, dedicadas a falar do porto de Natal, traçando breves históricos sobre esse espaço, tocando de maneira sucinta, o porto, no período republicano.

Com relação ao recorte temporal que adotamos nesta dissertação, encontramos algumas produções que tocam, de alguma maneira, na problemática do porto no Regime Republicano, sem, no entanto, ser o porto, seu real objeto de estudo. A dissertação produzida por Yuri Simonini, intitulada: *Ribeira Versus Técnica: Transformações em prol de um projeto de modernização (1860-1932)*, defendida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFRN, é um bom exemplo. Yuri Simonini teve como objeto de estudo, em sua dissertação, o bairro da Ribeira, no período compreendido entre 1860 e 1932. O objetivo desse autor foi analisar as intervenções promovidas sobre o bairro, das quais, as obras do porto se destacam, analisando o surgimento, por meio das ações sobre a Ribeira, de uma nova mentalidade sobre a natureza. A ideia de que as limitações da natureza deveriam ser superadas pelo homem, por meio do emprego da técnica oriunda do saber científico, sendo o engenheiro, o profissional adequado para tais ações, apareceria, para Yuri Simonini, nos discursos e práticas dos grupos dirigentes locais, ao longo do período adotado como recorte.

Em seu principal capítulo, o segundo, na sua dissertação, Yuri Simonini aborda as obras do porto, fazendo um histórico das ações sobre esse espaço desde o século XIX até a conclusão oficial dos serviços estabelecidos na região portuária. O autor buscou mostrar, por meio das obras do porto, o conflito do homem *versus* a natureza, e a emergência de uma nova maneira de pensar esta relação, influenciada diretamente pela atuação dos engenheiros na cidade. Os melhoramentos do porto, foram, para Yuri Simonini, fundamentais, para fortalecer a Ribeira enquanto centro comercial e administrativo na cidade.

No entanto, sua pesquisa não foi voltada para problematizar, em si, a noção de porto construída no Período Republicano. Ainda que, o autor argumente sobre a importância do porto no processo de modernização estabelecido na capital potiguar, os sentidos atribuídos ao porto, e tentativa de implementação pelos grupos dirigentes locais de uma noção moderna de porto, não foi abordada, justamente, pelo porto não ter sido seu real objeto de estudo.

Outro trabalho importante cujo porto aparece, é o de Itamar de Souza. Em seu livro *Nova história da cidade de Natal*, o autor dedica um capítulo para abordar a “vida no porto.” Influenciado pela tradição clássica da historiografia norte-rio-grandense, encabeçados por Luís da Câmara Cascudo, Tavares de Lyra e Rocha Pombo, Itamar de Souza dedicou-se a, apenas, narrar o que considerou os principais eventos ocorridos no porto, do final do século XIX, até a década de 1980. Apesar de apresentar dados históricos importantes sobre o porto, o autor não problematizou a questão das obras do porto, durante a República, discutindo a emergência de uma maneira de pensar desse espaço, nesse período.

Além dessas produções, o porto de Natal, no recorte aqui adotado, nesta pesquisa, também foi abordado em dissertação e livros de dois importantes grupos de estudos da UFRN. O primeiro, o grupo de estudos da História da Cidade e Urbanismo (HCURB), da qual o próprio Yuri Simoni faz parte, vem abordando, em dissertação e livros, como o *Surg at ambula* o papel do porto no processo de modernização da cidade, analisando como esse espaço alavancou outras ações do estado destinadas a transformar o espaço urbano natalense, nos moldes dos grandes centros urbanos mundiais e nacionais. O segundo, o grupo de estudos *Espaços na Modernidade*, coordenado pelo professor Dr. Raimundo Arrais, da qual faço parte e de onde surgiu meu interesse em estudar o porto. Em dissertações como *Natal também civiliza-se*, de Márcia Marinho, *Por uma cidade nova*, de Gabriela Fernandes, *Natal outra cidade*, de Renato Marinho e livros como *O corpo e alma da cidade*, de Raimundo Arrais a suas orientadas Alenuska Andrade

e Márcia Marinho, as obras do porto são abordadas também no intuito de se inserirem dentro dos desejos das elites locais em transformar Natal, em uma cidade moderna.

A produção desses grupos foi importante, nesta pesquisa, por buscarem problematizar os novos sentidos atribuídos ao porto no Período Republicano, buscando relacioná-los com as mudanças ocorridas em Natal nesse momento. Em nosso trabalho, pretendemos aprofundar esses pontos.

Cabe aqui também comentar, sobre a importância do estudo dos portos na historiografia nacional. Desde a década de 1980, com o interesse pelos estudos dos processos de modernização das cidades brasileiras, na passagem do século XIX para o século XX, os portos vêm ganhando cada vez mais atenção dos historiadores. Trabalhos clássicos, como o de Jaime Bechamol, intitulado *Pereira Passos, um Haussman tropical*, dedicado a investigar o processo de remodelação urbana do Rio de Janeiro, atenta para a importância de se considerar o papel das intervenções sobre a área portuária nas cidades. O autor nos mostra como as mudanças promovidas pelo estado, na antiga capital federal, foi fundamental para seu crescimento urbano, alterando sua econômica e suas dinâmicas de produção, gerando novos trabalhos e atividades no espaço urbano, provocando, por sua vez, vários conflitos entre as camadas médias urbanas e as elites locais.

A atenção que Jaime Bechamol confere a relação do porto com a cidade, de modo a perceber como esse espaço a afeta, em várias dimensões, foi um ponto importante para refletirmos neste trabalho, considerando evidentemente, as especificidades locais de nosso estudo, ou seja, levando em conta as diferenças existentes entre o estudo das transformações urbanas provocadas pelo porto numa cidade importante do ponto de vista econômico no cenário nacional, com o de uma cidade periférica como Natal. Em que medida, as transformações do porto, afetariam a capital norte-rio-grandense?

Entre as várias dissertações e teses dedicadas a estudar os portos, no Regime Republicano, escolhemos por comentar uma de significativa influência para nossa pesquisa, a dissertação de Augusto Thales, intitulada *A construção do porto de Porto Alegre (1895-1930): modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado*. Nela, o autor se dedica a estudar as transformações do porto de Porto Alegre na transição do século XIX para o século XX, analisando o porto enquanto síntese de um imaginário moderno, buscando desvelar os “sentidos ocultos por trás das intervenções promovidas sobre este espaço.” Influenciado pelas reflexões

teóricas de Cornelius Castoriadis, particularmente, em relação ao conceito de imaginário, o autor se volta para a dimensão cultural das obras do porto, preocupando-se em compreender como elas afetaram o imaginário dos administradores locais rio-grandenses-do-sul.<sup>8</sup>

A dissertação de Augusto Thales foi importante, por considerar os sentidos e sensibilidades acionadas pelas obras do porto na capital gaúcha, mostrando como elas se inserem dentro de um determinado imaginário existente nos principais centros urbanos mundiais da época, o “imaginário da modernidade”. Apesar de não trabalharmos com o conceito de imaginário do autor, dedicaremos atenção aos sentidos e sensibilidades despertados pelo porto de Natal nos grupos dirigentes locais.

### *Construindo caminhos de análise*

Como já foi destacado acima, buscamos, neste trabalho, analisar as condições históricas que tornaram possíveis a emergência de uma nova noção de porto nos discursos e práticas dos administradores norte-rio-grandenses, no começo do século, e a nova relação com a cidade, exercida pelo porto nesse período. Nesse sentido, decidimos abordar o porto enquanto um espaço construído historicamente, como um constructo humano, nos aproximando assim da perspectiva do geógrafo sino-americano Yi-Fu Tuan. Para Tuan, o espaço é produzido segundo a experiência do homem com ele, estando presente no espaço os sentidos e percepções humanas resultantes dessa experiência.<sup>9</sup> Nesse ponto, o autor se distancia de uma perspectiva que durante muito tempo foi hegemônica no campo geográfico, enfatizando uma dimensão exclusivamente física do espaço, não levando em conta a influência da ação humana nem os sentidos atribuídos historicamente.

Nesta dissertação, nosso interesse é historicizar esses sentidos construídos em relação a um espaço específico na cidade: o porto. Pretendemos analisar as rupturas e continuidades na maneira de pensar, ver e sentir o porto de Natal ao longo do tempo, focalizando um momento específico na história da cidade, onde defendemos a hipótese de que surgiu uma nova percepção sobre o porto, que implicaria em uma nova relação com o tecido urbano. Para fazer a genealogia

---

<sup>8</sup> ALVES, Augusto. *A construção do porto de Porto Alegre (1895-1930): modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado*. (2005) Dissertação – Programa de Pós-Graduação de Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005. p. 8.

<sup>9</sup> TUAN, Yi-Fu. *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: Difel, 1983. p. 39-42.

dessa noção de porto, foi fundamental abordar as transformações ocorridas em Natal no começo do século XX, de modo a compreender como as enunciações e ações estabelecidas sobre a área portuária, faziam parte de uma nova composição do espaço urbano, buscada pelos grupos dirigentes locais potiguares.

O desejo de transformar Natal em uma cidade moderna, alterando sua paisagem nas primeiras décadas do século XX, tem sido estudado por autores como Raimundo Arrais, que, por meio da análise de jornais, relatórios de governo e obras memorialistas, têm mostrado, como uma parte dos natalenses, a camada mais abastada, nesse período, buscou estabelecer pontos de contato com as mudanças ocorridas nos principais centros urbanos da época. As elites locais, almejaram introduzir, em sua cidade isolada pelas dunas, uma parte do mundo moderno e industrial, com suas experiências marcadas pela velocidade dos meios de comunicação e pela crença no poder redentor da ciência. Esse mundo moderno fora marcado pela crença no progresso, termo este que expressava, no século XIX, essa consciência do novo, do entusiasmo com os avanços tecnológicos permitidos pela ciência, que provocavam um frenesi nos transeuntes nos principais centros urbanos mundiais, como em Paris, Londres e Nova Iorque. Ao longo deste trabalho, veremos constantemente, a recorrência a esse conceito pelos administradores locais potiguares e pelas elites, que expressavam a crença nesse progresso nas páginas dos principais jornais da cidade.

Procuramos, em nosso trabalho, problematizar esse conceito tão presente nas fontes, analisando o seu emprego e uso em relação ao porto, percebendo como esse espaço mobilizou, na primeira República, projetos políticos, sonhos e expectativas, se tornando uma fronteira para esse mundo moderno, fronteira não só física, mas imagética, capaz de transportar uma parte dos natalenses, pelos sonhos e pela imaginação, a experiências que esses almejaram bastante consumir.

Outro ponto importante em nossa discussão, sobre o porto, foi o de pensá-lo na primeira República como um espaço-disciplinar. A nova noção de porto que emergiu nos discursos e práticas dos grupos dirigentes locais, foi marcada pelo esforço de organizar o porto, racionalizando, hierarquizando e regulamentando suas atividades, estabelecendo um controle do espaço, distribuindo os indivíduos sobre ele, de modo a torná-los dóceis, úteis e submissos. Nesse ponto, nos aproximamos das reflexões desenvolvidas pelo filósofo Michel Foucault, particularmente em seus livros *Vigiar e Punir*, *A verdade e as formas jurídicas* e *Microfísica do*

*poder*, obras que marcam sua chamada, fase genealógica. Nessas obras, entre as várias reflexões desenvolvidas por Foucault, nos interessa em particular suas discussões a respeito da emergência de espaços disciplinares na modernidade, como a prisão. O conceito de *disciplina* desse autor, nos ajuda a compreender parte dessa nova noção de porto idealizada pelos administradores potiguares. O porto enquanto um espaço de ordem, de controle, o local onde a disciplina começa no espaço urbano, na distribuição de mercadorias, no isolamento dos doentes e das doenças que podem chegar por meio dos navios.

É importante deixar claro que, quando optamos por adotar o conceito de disciplina, consideramos fundamental, compreender as especificidades do caso de Natal, além de entender que esse controle, essa rede de vigilâncias instaurada pelo porto, não era total, podendo ser subvertida pelos sujeitos históricos, fato que aconteceu em Natal, e que procuramos mostrar no nosso segundo capítulo, quando abordamos esse processo de organização do porto e como ele afetou figuras políticas importantes na cidade, que buscaram, por meio de estratégias e táticas, tornar esta organização e o controle do porto a elas favoráveis. É fundamental também considerar que, ao pensar o porto como espaço-disciplinar a partir da República, pode parecer estranho falar em rede de vigilâncias e controle, numa cidade que dispunha de apenas dois fiscais para averiguar o cumprimento das elites, como nos relata Cascudo: um para a Ribeira, e outro para a Cidade Alta, os únicos dois bairros que existiam na cidade até o final do século XIX. No entanto, é importante lembrar que, segundo Foucault, a disciplina, a rede de vigilâncias instauradas na sociedade contemporânea, que o autor nomeia de *sociedade disciplinar*, não está restrita ao aparelho do estado. Apesar do poder estar ligado ao estado, a vigilância não é intrínseca a ele, sendo um tipo de poder de ordem microfísica, presente nas mais diversas relações do cotidiano.<sup>10</sup>

Também levaremos em conta, no que concernem as reflexões de Foucault, a ideia de que as práticas sociais engendram novos domínios de saber, gerando novos tipos de subjetividade. Nesse sentido, ao analisar a emergência de uma noção moderna de porto em Natal, buscaremos problematizar, como essa noção gerou novas práticas na cidade, e que, por sua vez, geraram novos saberes sobre os indivíduos e novos tipos de subjetividade. Esse último ponto se aplica ao estímulo do porto na incorporação no espaço urbano de códigos e valores tidos como modernos, disseminados, por meio da circulação de mercadorias que vinham nos navios, promovendo na

---

<sup>10</sup> Sobre o conceito de disciplina de Foucault e as considerações sobre sua ligação com o aparelho do Estado ver: FOUCAULT, Michel. *A Verdade e as formas jurídicas*. Tradução: Roberto Cabral de Melo Machado e Eduardo Jardim Moraes. Rio de Janeiro: NAU editora, 2002. p. 75.

cidade, por meio do consumo desses novos produtos, um novo “estilo de vida”, visto como cosmopolita e compartilhado nos centros urbanos que eram referência para as elites natalenses.

Para compreender a relação do porto com a cidade, será importante, neste trabalho, reconstituir o que seria o espaço portuário a partir da República. A noção de espaço portuário, tem sido objeto de debate na geografia, atraindo diversos pesquisadores, sobretudo, a partir da década de 1980, interessados em compreender a relação porto-cidade, constituindo um campo de estudos denominado de *geografia portuária*. Alguns desses autores, como James Bird e Briam Hoyle, no intuito de compreender essa interação, constroem modelos teóricos destinados a explicar a evolução dos portos ao longo da história, a partir de tipos específicos de portos e relações com a cidade, sendo possível, para eles, identificar a ocorrência de momentos ou fases comuns e recorrentes em cidades portuárias de todo o mundo.<sup>11</sup>

Em nosso trabalho, em vez de adotarmos um modelo específico de relação porto-cidade, para encaixar em nosso objeto, optamos por tentar reconstituir, por meio das fontes, a noção de espaço portuária, construída pelos grupos dirigentes locais. O que deveria ser o porto? Quais suas funções e a relação que deveria estabelecer com a cidade? Nesse sentido, buscaremos nos distanciar da perspectiva de inserir o porto dentro de grandes modelos, visando mostrar as rupturas e as continuidades, na maneira de pensar o porto, e na sua relação com a cidade no momento em que estudamos, e, também, como concepções distintas do espaço portuário podem estar imbricadas na maneira de compreendê-lo no período em que o analisamos.

Desse modo, nosso trabalho está dividido da seguinte forma: no primeiro capítulo, pretendemos analisar, brevemente, a maneira de como o porto de Natal foi pensado durante o século XIX. Veremos como a noção de porto, ainda estava bastante ligada à percepção construída durante o Período Colonial, na qual, a área portuária era pensada como um mero local de entrada e saída de mercadorias, sendo o porto, esse conjunto dos vários pontos de embarque e desembarque espalhados. Não haveria, por parte do poder público, em relação ao porto, nenhum esforço em organizar e regulamentar as atividades portuárias, hierarquizando-as, processo este que só se desenvolveria no Período Republicano. Analisando o discurso dos grupos dirigentes locais na província, bem como, o relato de alguns viajantes que passaram pela cidade, discutiremos como o porto era pensado no século XIX, enquanto um problema restrito ainda para

---

<sup>11</sup> MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. *Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação*, 2008. (DOI : 10.4000/confins.7685.). Disponível em: <<http://confins.revues.org/7685>>. Acesso em: 24 jul. 2014.

a capital, ocasionando, inclusive, o questionamento de sua posição decorrente às limitações que apresentava. Mostraremos ainda, nesse capítulo 1, como nos primeiros anos do Regime Republicano, o discurso sobre o porto, sofre grandes mudanças, de modo que, os problemas do porto, passaram a ser vistos como uma questão central para o futuro do estado, extrapolando o âmbito da capital. As obras do porto foram evocadas constantemente pelos republicanos, para justificar o novo regime político, integrando uma narrativa produzida pelos novos grupos políticos ascendentes ao controle do estado, sobre o território potiguar. A oligarquia da família dos Albuquerque Maranhão, utilizaria o discurso sobre os melhoramentos do porto, como um elemento significativo para construção de uma identidade espacial norte-rio-grandense que afirmava Natal enquanto centro, e legitimava sua atuação no estado.

No segundo capítulo, nos voltamos para o esforço de reconstituir o que seria o porto no começo do século XX, problematizando os seus usos e funções, e, ao mesmo tempo, analisando a emergência, no final do século XIX, de uma noção moderna de porto nos discursos e práticas dos administradores potiguares. Discutiremos a percepção dos grupos dirigentes locais, em relação a essa noção, em que ela consistia, mostrando como sua emergência estava ligada, também, ao surgimento de novas sensibilidades em relação ao mar, tornando-o objeto de poemas, de contemplação e da prática de esportes.

No terceiro e último capítulo, abordamos, de maneira mais incisiva, a relação do porto com a cidade no começo do século XX. Foi nosso objetivo, discutir sobre as práticas sociais geradas por essa nova percepção de porto, e como ela gerou novos saberes sobre os indivíduos que, por sua vez, fomentariam novos tipos de subjetividade na cidade. Mostraremos também, que o porto idealizado pelos grupos dominantes do estado, exigiria mudanças materiais na composição do espaço urbano, de modo, a integrá-lo ao tecido, gerando conflitos entre aqueles que eram vistos como figuras indesejáveis ao projeto de tornar o porto “a sala de esperas da cidade”.

## CAPÍTULO I: O DESEJO PELO PORTO

Para compreender a emergência de uma nova noção de porto no Período Republicano, no discurso dos administradores norte-rio-grandenses, é importante analisar, antes, a maneira de como o porto de Natal foi pensado, visto e dito ao longo do século XIX. Foi esta maneira de pensar o porto, que veremos, guardaria forte herança do Período Colonial anterior, que daria lugar a uma forma de entender o espaço portuário, que se fez presente nos discursos e nas práticas desenvolvidas pelos grupos dirigentes locais, em relação à área portuária durante as primeiras décadas do Regime Republicano.

Nesse sentido, veremos neste capítulo, a forma de como o porto de Natal foi pensado, e quais os novos elementos que passaram a ser associados a esse espaço na República, e, que marcam a ruptura de um discurso à região portuária, predominante, até o final do século XIX.

### 1.1 O SONHO DE (RE)ANIMAR A CABEÇA DO CORPO: O PORTO DE NATAL NO SÉCULO XIX

Em 1816, o viajante inglês, Henri Koster, publicaria seu livro *Travels of Brasil*, que ganharia, em 1942, a tradução feita pelo intelectual Luís da Câmara Cascudo de *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Nessa obra, Koster, apresentava as impressões colhidas na passagem por diversas cidades do país. Entre elas estaria Natal. Em sua estadia, na capital norte-rio-grandense, o viajante inglês deixaria registrado, algumas impressões sobre a cidade, nos interessando aqui em particular seu relato sobre o porto de Natal. Ao referir-se ao porto, Koster menciona que

A barra do Potengi é muito estreita, mas tem profundidade para os navios de 150 toneladas. A margem setentrional avança consideravelmente e, por essa razão, é necessário que o navio rume ao sul para entrar. O canal, no meio dos arrecifes que ficam a pequena distância da praia, requer conhecimento. Enfim, o porto é de acesso difícil. O rio é muito seguro, quando se haja vencido a barra. A água é profunda e completamente tranquila, e nesse ponto há amplitude para que dois navios possam entrar. Adiante o fundo é raso e, num espaço de algumas milhas, a profundidade é extremamente diminuída. Imagino que seis ou sete navios podem estar perfeitamente no porto. Não se deve penetrar em barras formadas entre bancos de areia como esta senão com bons pilotos, porque elas mudam sempre

de lugar e de fundura. Quando a maré se eleva, as margens do norte são inundadas até uma milha a entrada do porto e o mar cobre uma grande extensão de terra que, à maré vazante, fica constantemente úmida e lodacenta, mas permitindo suficiente passagem.<sup>12</sup>

Em seu relato sobre o porto de Natal, Koster direcionaria o seu olhar para a barra do Potengi, entrada situada na costa da cidade, por alguns rochedos, entre eles, o principal, chamado de *Baixinha*. Em suas impressões, Koster, não menciona a existência de um cais, nem de armazéns, espaços fundamentais dentro de uma noção moderna de porto, em voga nos principais centros urbanos europeus. Na descrição desse viajante, o porto parecia não fazer parte da cidade, sendo apenas um local de entrada e saída de mercadorias e passageiros, isso, sem estar integrado de uma maneira harmônica a Natal.

A percepção de Koster sobre o porto de Natal, se aproxima da situação dos espaços portuários de grande parte das cidades brasileiras nesse momento. Mesmo no século XIX, a noção de porto predominante nas principais capitais litorâneas brasileiras, ainda estava ligada a maneira de como os portos haviam sido pensados desde o começo do Período Colonial. Os portos se resumiriam a pontos de entrada e saída de pessoas e produtos, compostos geralmente de pequenos trapiches e ancoradouros naturais, assumindo funções econômicas e geopolíticas importantes para conquista da colônia, mas, sem uma maior preocupação do poder público com sua estrutura interna.

Mesmo as cidades portuárias importantes na colônia, como a capital federal, Santos e Recife, demoraram em promover um processo de reestruturação do espaço portuário. A abertura dos portos em 1808 impulsionou essas mudanças, ao romper com o Pacto Colonial, atraindo o capital estrangeiro e estimulando o estabelecimento de diversas atividades próximas a região portuária no Rio de Janeiro.<sup>13</sup>

Em Natal, como em outras províncias periféricas na economia nacional, ao longo do século XIX, os portos ainda estavam no estágio denominado pelo geógrafo James Bird como *porto-primitivo*. Segundo esse autor, nas cidades marítimas na fase pré-industrial, os portos

---

<sup>12</sup> KOSTER, Henri. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Tradução: Luís da Câmara Cascudo. São Paulo-Rio de Janeiro-Recife-Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1942.p.220.

<sup>13</sup> Sobre as mudanças provocadas pela abertura dos portos no Rio de Janeiro no tocante a região portuária, ver: BECHIMOL, Jaime. *Pereira Passos, Um haussman tropical: A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e esportes, Departamento Geral de Documentação e informação cultural, Divisão de Editoração, 1992.

apresentavam uma relação funcional e espacial simbiótica com o espaço urbano. O desenvolvimento da cidade dependia exclusivamente das atividades desenvolvidas na área portuária. Esses portos apresentavam uma estrutura rudimentar, marcada por pequenos trapiches e ancoradouros naturais.<sup>14</sup>

A percepção deixada por Koster, sobre o porto de Natal, predominaria no discurso político-administrativo norte-rio-grandense ao longo do século XIX. Apenas na década de 1860, a preocupação com a construção de um cais, apareceria no discurso dos grupos dirigentes locais. Alguns esforços, foram empreendidos pela província, utilizando-se da própria renda arrecadada nas alfândegas, para construir o chamado *cais do Salgado*, situado no alagado existente entre os bairros da Ribeira e da Cidade Alta. No entanto, a falta de verba enviada pelo governo central, e de um profissional adequado para conduzir os serviços, neste caso, um engenheiro, foram apontados pelo presidente de província como os principais fatores, para não levar adiante as obras do cais do Salgado.<sup>15</sup>

Em 1863, foi construído o cais da Alfândega, situado no bairro da Ribeira. No ano de 1867, outros dois cais foram construídos: um na Ribeira, o da *10 de junho* e outro na Cidade Alta; o do Passo da Pátria, também chamado *Porto da Cidade*, que durante parte do século XIX, foi o principal ponto de abastecimento interno do comércio da capital, pela feira que existia próxima ao cais.<sup>16</sup>

No entanto, a estrutura do cais, nos pontos de embarque e desembarque, era bastante limitada, não havendo uma grande diferenciação entre cais e ancoradouro. Alguns reparos, sobre esses cais, foram promovidos pela província, havendo inclusive o desejo de unificá-los, estendendo o cais do Passo da Pátria até o da Alfândega, projeto este que não foi levado adiante.

A prolongação de caes desta cidade até o lugar denominado- Passo da Patria - é um melhoramento de reconhecida utilidade; e com efeitoalem de facilitar o transito entre o bairro alto e baixo da cidade, e dar um melhor aspecto ao porto, trazia ele consigo a aquisição de um terreno, que, por ser alagado, diariamente nas preamares, nenhuma préstimo tem hoje. Poderia, realizada a obra, prestar-se a edificação e estou convencido de que ela não se demoraria. Feito isso, poder-se-há então fechar a abertura, que existe na parte mais baixa da praça e que se deixou para facilitar o fluxo e o refluxo das marés, enquanto não se concluir o

<sup>14</sup> MONIÉ; VASCONCELOS. op. cit., 2008, p.6.

<sup>15</sup> SIMONINI. op. cit., p. 93.

<sup>16</sup> SILVA, Luís Barbosa da. *Relatorio apresentado à Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1867. p. 26.

aterro, que pode por ali ser produzido em canoas. Convém que se proceda ao calçamento de toda a areia do caes para evitar a lama que sobre ele formam as curvas que se coloquem varandas de ferro pelo lado do rio para embaraçar que inconvenientemente se façam embarques de volumes.<sup>17</sup>

Na década de 1870, os dois “portos” principais no abastecimento interno na cidade, o do Passo da Pátria e da Alfândega, estiveram em disputa, promovida pelos comerciantes dos bairros onde esses estavam situados.

Como falamos anteriormente, em Natal, no século XIX, haviam vários pontos de embarque e desembarque espalhados na cidade, que eram chamados de “portos”. O porto de Natal era o conjunto desses portos existentes na capital, não havendo uma regulamentação maior por parte do poder público, em relação às atividades desenvolvidas nesses locais. É interessante notar que, a noção de *porto*, presente no discurso dos administradores locais da província, ainda guardava forte relação com a percepção construída sobre o espaço portuário no Período Colonial. O porto era pensado como um mero local de entrada e saída de mercadorias, não havendo nenhuma hierarquização desses “portos” na cidade, mediante as atividades estabelecidas neles.

Os conflitos ocorridos entre os comerciantes da Ribeira e da Cidade Alta, envolvendo esses portos, nos mostram como essa percepção, herdada do Período Colonial, ainda estava bastante presente no discurso político-administrativo norte-rio-grandense. Em 1878, o presidente de província, José Manuel Bezerra, havia manifestado o interesse em construir uma nova passagem para o Salgado, na margem esquerda do Potengi, substituindo o aterro do Salgado que estava bastante deteriorado. Esta nova passagem estaria de frente para o cais do Passo da Pátria. Tal medida, gerou a revolta dos comerciantes da Ribeira, pois o aterro do Salgado, que se situava na margem esquerda do Potengi, em direção ao cais da *10 de junho*, gerava um importante movimento no bairro. Esses realizam um abaixo-assinado que foi enviado ao presidente da província, José Manuel Bezerra, argumentando que a mudança prejudicaria bastante os seus negócios. Na falta de um engenheiro para dar o parecer, o presidente solicitou o parecer da

---

<sup>17</sup> CÂMARA, Bonifácio Francisco Pinheiro da. *Relatório apresentado a assembleia legislativa do Rio Grande do Norte*. Rio de Janeiro: Thipografia americana, Rua dos ouvires, 1873. p. 63.

câmara municipal sobre o assunto, tendo o órgão dado causa ganha aos comerciantes da Cidade Alta.<sup>18</sup>

Porém, o receio de ir de encontro aos comerciantes da Ribeira, levou, o presidente da província, a decidir por realizar os reparos nos dois pontos. Além das relações de poder existentes nessa questão, podemos notar que, a ausência de uma organização e hierarquização desses portos, processo esse que só se daria no Período Republicano. Em qualquer um desses pontos de embarque e desembarque, embarcações trazendo passageiros e mercadorias poderiam atracar na cidade, não havendo nenhum tipo de regulamentação do poder público sobre as funções de cada um desses portos. O porto de Natal, era apenas o conjunto de vários pontos de entrada e saída de mercadorias e pessoas, com cada um desses pontos, podendo exercer a mesma função.

O porto também não era considerado como um espaço intrínseco à cidade, não sendo ainda a sua “sala de espera,” como veremos no Período Republicano. O porto estava fora do tecido urbano, promovendo uma rápida ligação dos navios com a cidade, não estando, no entanto, integrado de forma efetiva à capital. A passagem de alguns engenheiros por Natal, na década seguinte, endossaria ainda mais essa questão do porto como um espaço fora do domínio da cidade.

No ano de 1877, o engenheiro inglês, John Hawkshaw, passaria por Natal para realizar um breve estudo das condições do porto, analisando sua situação e indicando quais melhoramentos deveriam ser feitos. O estudo realizado por esse engenheiro, no porto de Natal, integraria seu *plano de melhoramentos* dos portos do Brasil, encomendado pelo Governo Imperial, para identificar as condições dos portos brasileiros e os serviços mais urgentes a serem empreendidos.

Em seu relatório feito sobre o porto, John Hawkshaw apontaria, como a principal dificuldade encontrada nesse espaço, a sua má entrada. Para esse engenheiro,

A principal dificuldade deste porto consiste na sua má entrada. O recife, em volta de cujo extremo norte são forçados a passar os navios que demandam o porto, é limitado por um baixo inferior. O recife torna o acesso muito curvo e perigoso, por que, vencida

---

<sup>18</sup> RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: A construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação (1820-1920)*. 2006. Dissertação – Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2006. p. 68.

que seja sua extremidade, os navios são obrigados a mudar rapidamente de rumo, para evitarem o baixio.<sup>19</sup>

A avaliação de Hawkshaw, sobre o porto, se aproximaria, em certa parte, das impressões deixadas décadas antes por Henri Koster. Ao falar do porto de Natal, o foco do olhar do engenheiro inglês, era a entrada da barra, se reduzindo aos principais serviços do porto e ao arrasamento do recife existente nesta entrada. No entanto, este serviço, era visto como bastante dispendioso, em decorrência da operação que ele exigia. Por isso, as obras de dragagem da barra, foram indicadas como uma alternativa, pois, a “marcha das areias provenientes das dunas” obstruía, para John Hawkshaw, a entrada da barra, sendo necessário desobstruí-la para que esta obstrução não aumentasse e, assim, dificultasse mais ainda a navegação e o comércio da capital. Para efetuar esse serviço de dragagem, foi recomendado, por esse engenheiro, a realização de estudos “minuciosos, incluindo sondagem e natureza do fundo do mar”.<sup>20</sup>

A preocupação com as limitações do porto de Natal, esteve bastante presente no discurso dos administradores locais da província ao longo do século XIX. Os problemas que a área portuária trazia para navegação, eram apontados com uma das grandes causas da estagnação econômica que acompanhava, não só a capital, como também o próprio Rio Grande do Norte, nesse século. Com a impossibilidade de receber navios de maior porte em seu ancoradouro, o questionamento da posição de Natal enquanto capital e centro comercial da província passa a ser colocado em evidência, já que a cidade não conseguia realizar o escoamento da produção que vinha do interior da província. Esta situação ocasionaria a dependência da capital com as praças comerciais de Pernambuco, privando-a da absorção de recursos importantes oriundos desta mediação.<sup>21</sup>

Em um dos relatórios de presidente de província, apresentado à assembleia legislativa em 1870, por Silvino Carneiro Cunha, podemos visualizar um pouco desta preocupação:

Como sabeis, grande ou pequena navegação de um paiz retracta o seu grande ou pequeno commercio. O commercio desta capital, que tem ultimamente fugido

<sup>19</sup> Relatório com que o exm. sr. dr. José Bernardo Alcoforado Junior passou a administração da província do Rio Grande do Norte ao exm. sr. dr. Antônio dos Passos Miranda, no dia 20 de junho de 1876. Rio de Janeiro, Typ. Americana, 1877. p. 19.

<sup>20</sup> Idem. p. 19.

<sup>21</sup> ARRAIS, Raimundo. op., cit., p. 121.

para os portos de Guarapes e Macahiba, cada dia se reduz á mais simples expressão. Convém reanimal-o com medidas energeticas e de alcance, sob pena de vermol-o fallecer completamente, se a mudança desta capital para outro pronto não é a aspiração da provincia. Como sabeis, desde que o corpo não tem uma cabeça bem forte a animada, que é fraco e rachitico. Cumpre reanimar a cabeça desde corpo.<sup>22</sup>

A partir da década de 1870, o surgimento de novos entrepostos comerciais, fruto da iniciativa de particulares, como o comerciante Fabricio Pedrosa, responsável pela criação da Praça Comercial de Macaíba e depois da Praça de Guarapes, ameaçariam o posto de capital de Natal. Os portos desses entrepostos, conseguiam realizar o escoamento da produção que vinha do interior, além de possuírem feiras mais atrativas do que a do Passo da Pátria, principal feira natalense.<sup>23</sup>

Acompanhando uma tendência da época das províncias brasileiras, de escolha de novas cidades-capitais, a centralidade de Natal foi questionada, aparecendo a proposta de algumas cidades do estado que seriam mais adequadas para assumir esse *status*. Além de Macaíba e Guarapes, São José de Mipibú e o povoado de Utinga, foram algumas das possibilidades ventiladas pelos grupos dirigentes locais norte-rio-grandenses.

É nesse momento que, para Wagner do Nascimento Rodrigues, entra em jogo o projeto de hegemonia de Natal perante a província. O investimento nas obras de infraestrutura foi fundamental para a capital reagir à iminência de perder sua posição de centralidade. A tentativa de romper o seu isolamento, ocasionado pelas condições do porto e das dunas que cercavam a cidade, aliado aos poucos “caminhos de terra”, levou os grupos dirigentes locais, a investirem nas obras de melhoramento do porto e na construção das estradas de ferro. Para o autor, essas ações podem ser pensadas como um dispositivo de controle territorial.<sup>24</sup>

Para Wagner do Nascimento, as ações voltadas para melhorar os meios de transporte da cidade, foram maneiras de direcionar os fluxos comerciais da província para capital, reafirmando seu controle sobre o território norte-rio-grandense. O interesse de implementar as estradas de ferro na província, suplantaria os investimentos direcionados aos portos, acompanhando a política desenvolvida em âmbito nacional, em relação aos meios de transporte, que privilegiava a

<sup>22</sup> CUNHA, Silvino Elvidio Carneiro da. *Relatorio apresentado á Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1870. p. 30.

<sup>23</sup> RODRIGUES, Wagner do Nascimento. op., cit., p. 46.

<sup>24</sup> RODRIGUES, Wagner do Nascimento. op. cit., p. 38.

construção das estradas de ferro, relegando a verba destinada aos serviços dos portos, como algo secundário, principalmente, em províncias tidas como periféricas, dentro da economia nacional.<sup>25</sup> Em vez de estarem integrado ao transporte fluvial, os “caminhos de ferro” foram pensados, pelos administradores locais da província, de uma maneira que concebia as vias de comunicação proporcionadas pelo porto como uma concorrência ao transporte ferroviário. Por isso, os investimentos nas estradas de ferro, levaram as obras do porto a serem colocadas em segundo plano.

Os melhoramentos do porto, tão imprescindíveis para reanimar o comércio da capital, por falta de condições da província em bancar esses serviços, foram deixados de lado, apesar de ser constante, no discurso da elite política-administrativa potiguar, a reivindicação de verba ao poder central, para as intervenções no porto. Apenas com a proclamação da República, o crédito destinado às obras do porto, foi aprovado pelo governo. Em 1890, Pedro Velho, líder do Partido Republicano e futuro governador do Rio Grande do Norte, conseguiu, junto ao ministério da indústria, viação e obras públicas, a verba no valor de 400 contos de réis, que só chegaria a terras potiguares efetivamente no ano de 1893.

Com a instauração do Regime Republicano, uma nova maneira de pensar o porto surgiria no discurso dos grupos dirigentes locais. Tal percepção transformaria o porto, em um problema de ordem central para o futuro do estado, ganhando esse espaço novos sentidos e usos.

## 1.2 EM DEFESA DA PÁTRIA NORTE-RIO-GRANDENSE: AS OBRAS DE MELHORAMENTO DO PORTO DE NATAL E A CONSTRUÇÃO DE UMA IDENTIDADE ESPACIAL NORTE-RIO-GRANDENSE

No dia 16 de janeiro de 1890, o jornal *A República*, noticiou em suas páginas, a chegada do engenheiro Souza Gomes à Natal. Sua passagem pela cidade, era aguardada com expectativa pelas elites locais, pois representava a possibilidade de realização de um sonho antigo, acalentado durante todo o século XIX: as obras de melhoramento do porto de Natal.

---

<sup>25</sup> Sobre a política do governo Imperial no século XIX em relação as estradas de ferro e os portos para as províncias nortistas, ver: MELLO, Evaldo Cabral de. *O norte Agrário e o Império (1871-1889)*. 2. ed. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 1999. p. 191.

Espera-se brevemente o Dr. Melo Gomes, engenheiro Hydraulico contractado para os trabalhos de abertura da barra. Fallou-se longos anos deste melhoramento, mas a cousa ia ficando em prosa; Agora a realidade do suspirado benefício vem mais uma vez provar que a república é um governo de acção e não de papelório.<sup>26</sup>

A história do porto de Natal, no Império, passaria a ser retratada pelo jornal como um período marcado pelo atraso e estagnação da capital e da província, situação ocasionada em grande medida, para o periódico, pelas limitações existentes no porto e pela falta de iniciativa dos administradores locais. Com a República, o cenário do isolamento e do atraso, que tanto incomodava as elites locais, e que quase havia permitido a transferência da posição de capital de Natal, para outras localidades na província, havia se alterado.<sup>27</sup> Esta mudança se deu pela aprovação do governo federal, em 1890, do crédito necessário para as obras destinadas a melhorar o espaço portuário.

Mediante esse pensamento, construído pelos grupos dirigentes locais, pelo porto, Natal e o Rio grande do Norte projetariam sua inserção no mercado mundial e na posição de uma cidade tida como moderna e civilizada. O discurso sobre o porto mudaria. Falar do porto não seria mais falar apenas da entrada e chegada de mercadorias ou das limitações que prejudicavam a economia da capital, ameaçando sua posição. Falar do porto, seria falar de um espaço que projetava outras questões importantes, não mais restritas a esfera da capital, mais decisivas para o “futuro do Rio Grande do Norte”.

Depois da proclamação da republica e graças a confiança que inspira a ordem das coisas aqui estabelecida, o progresso vai tendo, entre nós, acelerado passo. O que se tem feito, o que se continua a fazer, não seria obra, dado outros antecedentes, para uma dúzia de mezes na capital de um Estado Pobre, sem alentos, e sem iniciativa, desde largo tempo dado votado no mais criminoso abandono. E se tivermos a ventura de ver de-sobstruido o porto, para cujo trabalho já foi concedido pelo poder competente o primeiro credito,

<sup>26</sup> VÁRIAS. *A República*, Natal, 16 jan. 1890.

<sup>27</sup> Sobre o problema do isolamento no discurso das elites locais natalenses no final do século XX, ver: ARRAIS, Raimundo. Da natureza à técnica: a capital do Rio grande do Norte no início do século XX. In: FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George (Orgs). *Surge et Ambula: a construção de uma cidade moderna Natal, 1890-1940*. Natal: EDUFRN, 2006. p. 121-137.

decididamente avançaremos rápido na direcção de nosso futuro, queremos exprimir da nossa grandeza.<sup>28</sup>

Na matéria intitulada *A barra*, publicada em 21 de fevereiro de 1890, podemos visualizar alguns elementos importantes nesta mudança no discurso sobre o porto. Nela, o periódico dedica atenção àquele que era considerado, pelo engenheiro Souza Gomes, mediante seus estudos realizados na capital norte-rio-grandense, o serviço mais urgente a ser feito no porto: o arrasamento da Baixinha. A vinda de Souza Gomes à Natal, se deu em função da necessidade de se elaborar um novo plano de melhoramentos para o porto, indicando quais os serviços mais urgentes deveriam ser feitos com a pequena verba de 400 contos de reis, concedida pelo governo federal. Comparada a verba disponibilizada em outras capitais brasileiras, o valor concedido a Natal é revelador da posição periférica ocupada pela capital no campo econômico frente ao governo federal. Enquanto no de 1903, as despesas com as obras do porto de Natal giravam em torno de 211:000 contos de réis, em Recife, os recursos mobilizados nas obras no mesmo ano chegavam próximos a 53.564\$296 réis; no Rio de Janeiro, capital federal, as obras adquiriam um valor ainda maior, chegando apenas as obras de construção das docas perto de 39.604:000\$000 réis, enquanto que no porto de Santos, as obras de construção e reconstrução do porto haviam custado ao governo federal 2.544:861\$450 contos de réis.<sup>29</sup>

Esse plano substituiria o antigo, elaborado por John Hawkshaw, resultado de sua visita a Natal em 1877. No relatório feito pelo engenheiro inglês, o arrasamento da Baixinha também havia sido apontado como o principal problema do porto, sendo recomendado por ele, o arrasamento completo, não só dela, mais também de todos os recifes da costa sul do litoral da cidade.

No entanto, Souza Gomes, discordaria desse ponto. Para ele, o arrasamento total do recife sul poderia prejudicar ainda mais a navegação no porto, provocando o acúmulo de entulhos nos canais, além de exigirem outras obras dispendiosas. Por isso, a conservação do recife norte, chamado também de Cabeça do Negro e do recife sul, seriam recomendadas a princípio, sendo indicado o arrasamento de uma parte da Baixinha, que deveria ser feito por meio do emprego de

---

<sup>28</sup> ADMINISTRAÇÃO pública. *A República*, Natal, Jan. 1891.

<sup>29</sup> Sobre os dados das despesas nas obras desses portos, ver BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado dos Negócios a Indústria, Viação e Obras Públicas, Lauro Severiano Muller, no ano de 1902. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903.p. 419-436.

dinamite e eletricidade, algo que para Souza Gomes, garantiria a segurança e a economia no trabalho.<sup>30</sup>

Na matéria publicada no Periódico Republicano, vemos o melhoramento da Baixinha ser apontado como esperança para realização de uma série de transformações no estado:

Aberta a barra do Rio Grande do Norte teremos como consequência a importação direta, de que resulta maior lucro para o comercio e mais vantagens ao consumidor; a comunicação que tanto valle, com os países da velha Europa e sobretudo, nas rendas do Estado, um considerável aumento garantidor de sua independência... Feito isto, aprofundado alguns pontos do canal (poucos) e competentemente balisado este, fica preparada franca e fácil entrada para o magnifico ancoradouro deste porto, que é um dos melhores do Brazil, e o nosso comércio libertado de Pernambuco. Podemos então dizer, que alguns mezes de Republica valeram para nós mais, muito mais que 67 anos de monarquia.<sup>31</sup>

Podemos, nesta matéria, visualizar algumas das questões que passavam a ser projetadas pelo porto. A importação direta era um antigo sonho acalentado pelas elites locais, que não viam com bons olhos a dependência da capital com as praças comerciais pernambucanas. Tal dependência era apontada como uma das razões para o enfraquecimento do comércio da capital, fato que havia gerado o próprio questionamento da sua centralidade na província nas últimas décadas do século XIX.

A possibilidade de comunicação com a Europa também aguardada com forte expectativa, principalmente, no momento em que as elites locais natalenses buscavam trazer para sua cidade uma parte do mundo moderno que desejavam vivenciar, sintonizando Natal, com as transformações em curso na época nos grandes centros urbanos mundiais e nacionais. E, por fim, a independência financeira do estado, com a possível inserção de Natal no mercado internacional. Para conseguir tais objetivos, era necessário que as obras do porto logo fossem concluídas. O desejo de “acelerar” as obras, foi marcante nas páginas dos principais periódicos natalenses, que passariam a comentar e criticar aqueles responsáveis por gerir os serviços.

---

<sup>30</sup> GOMES, Afonso Souza. Sobre o melhoramento do porto de Natal, apresentado ao Ministro e Secretario dos Negócios da Agricultura. Doutor Francisco Glyeerio, por intermédio do governador do Estado Doutor Joaquim Xavier da Silveira Junior, pelo engenheiro civil Affonso H. de Souza Gomes. Natal, Tipografia d’A Republica: Rua 13 de Maio, 1890. p. 19.

<sup>31</sup> A Barra. *A República*, Natal, 21 fev. 1890.

Em 1893, foi criada a comissão de melhoramentos do porto de Natal, órgão responsável por gerir os trabalhos realizados no porto. A comissão teria como chefe o engenheiro Cunha Lima, responsável também por gerir as obras do porto de Recife. Os primeiros anos de atuação da comissão, foram dedicados a estudos de natureza meteorológica e geológica, destinados a fornecer informações importantes para orientar as intervenções que fossem promovidas sobre o espaço portuário.

A atuação da comissão foi acompanhada de perto pelos principais jornais natalenses, que analisavam suas ações, fornecendo aos seus leitores, comentários a respeito da direção que os melhoramentos do porto iam tomando. As comissões logo se tornaram objeto de fortes críticas, pelos periódicos, gerando conflitos entre os grupos políticos que estavam ligados a cada um dos jornais.

Como nos lembra o historiador Almir Bueno, os jornais, no começo da República, em Natal, eram os principais instrumentos de divulgação do pensamento político. Por eles, os grupos políticos externavam suas posições políticas e ideológicas, utilizando-os como instrumento de propaganda.<sup>32</sup> Nesse sentido, a atuação da comissão de melhoramentos, despertou o conflito entre grupos políticos distintos na capital potiguar, cada um deles, ligados a um dos importantes periódicos da cidade. Veremos, então, o jornal *A República*, ligado a oligarquia dos Albuquerque Maranhão, detentora do poder no estado, representante do grupo político republicano, confrontar o *Diário de Natal*, Folha Opositorista, chefiada por Elias Souto, e ligado a grupos políticos simpatizantes da monarquia. Além desses jornais, os principais de Natal, periódicos de menor expressão como *O caixeiro*, ligado ao líder do Partido Republicano e da Oligarquia dos Albuquerque Maranhão, Pedro Velho, e *O Estado*, criado por intelectuais como Manuel Dantas, simpatizantes da Monarquia, entrariam também nos debates a respeito da comissão.

O cerne dos conflitos, esteve nas denúncias promovidas pelo jornal *A República*, junto ao *Caixeiro*, em relação à escolha dos membros da comissão e a gestão do engenheiro chefe Cunha Lima, acusado de não saber administrar corretamente a comissão, além de desviar dinheiro e recursos utilizados nas obras do porto. Na matéria publicada no dia 21 de julho de 1893, no jornal *O caixeiro*, podemos visualizar um pouco destas críticas:

---

<sup>32</sup> BUENO, Almir. *Visões de República: idéias e práticas políticas no Rio Grande do Norte (1880-1895)*. Natal: EDUFRRN, 2002. p. 18.

A leva de protegidos que o sr. dr, Cunha Lima importou de Pernambuco e Parahyba, para o início dos trabalhos da barra, foi motivado bastante para que a opinião pública se levantasse indignada, protestando com vehemencia contra o procedimento abusivo do Dr. Cunha Lima. A imprensa desta cidade, como dissemos, hontem na zona, e ao que nos parecia, animada de patrióticos e louváveis intuits, consoante o sentimento popular, tomava a defesa dos nossos interesses, prodigando harmônica e brilhantemente o primeiro e imperdoável desvio do dr. Cunha Lima; Hoje, nos entristece dizer-lo, sem cauza plausível, sem que ainda tenha mudado a conducta do engenheiro chefe...<sup>33</sup>

A escolha dos membros da comissão, os “protegidos” de Cunha Lima, foi fortemente criticada por esses dois periódicos. A formação dos membros era questionada, pelo fato de não possuírem formação no campo da engenharia. Nesse momento, o final do século XIX, o campo da engenharia no Brasil, vivenciou um período de ascensão, onde a ideia de que esse grupo deveria estar a cargo dos melhoramentos necessários as cidades, para estas levarem a cabo seus processos de modernização, passou a fazer parte do pensamento desses profissionais, difundido em instituições, como a escola politécnica do Rio de Janeiro. Com isso, os engenheiros passariam a almejar um papel importante na nova ordem social, que se estabeleceria com o regime Republicano, sendo agentes do progresso que seria promovido por meio das intervenções realizadas nos espaços urbanos.<sup>34</sup>

Por isso, a formação dos *chamas-marés*, foi bastante atacada por parte da imprensa natalense. O engenheiro era visto como o profissional adequado para esses melhoramentos do porto, não os bacharéis de direito, que segundo os periódicos identificados a Pedro Velho, formariam a comissão de melhoramentos. “Está visto que precisamos indispensavelmente de engenheiros. Mas a leva dos adventícios filhotes constitui além de uma facilidade na economia do trabalho, uma injusta preterição aos nossos patrícios [...]”<sup>35</sup> Tal pensamento, o da formação inapropriada e da falta de patriotismo dos membros, apresentado no jornal *A República*, seria utilizado nas páginas desse periódico em outras matérias para explicar o porquê de os “Chamas-marés estariam desperdiçando a pouca verba destinada as obras do porto, vivendo uma vida de ‘vagabundagem’” na cidade, onde umas das poucas atividades que faziam, era o recenseamento

<sup>33</sup> OBRAS do porto. *O caixeiro*, Natal, 21 de jul. de 1893. p. 2.

<sup>34</sup> Sobre as mudanças no campo da engenharia no Brasil no final do século XIX, ver: HERSCHMANN, Micael; KROPF, Simone; NUNES, Clarice. *Missionários do progresso: médicos, engenheiros e educadores no RJ-1870/1937*. 10. ed. Rio de Janeiro: Diadorim, 1996.

<sup>35</sup> A Barra. *A Republica*, Natal, 24 de jun. de 1893.

da população, algo que, para esses jornais, não estaria relacionado com os melhoramentos do porto.

Para esses periódicos, bastaria realizar o serviço da entrada da barra, para que o progresso, tão sonhado pelas elites locais, chegasse ao estado.<sup>36</sup> Ao mesmo tempo em que criticavam a gestão da comissão ao escolher bacharéis de direito para os estudos no porto, escolha que se explicaria pela possível economia dos gastos nos pagamentos desses profissionais, em relação aos engenheiros, os dois periódicos também questionavam a lentidão dos serviços da comissão. Nesse sentido, o relatório feito pelo engenheiro Souza Gomes, era sempre citado como modelo do que deveria ser feito no porto. Ao se referir a esse relatório, as Folhas ligadas ao Partido Republicano destacavam em particular um ponto abordado por Souza Gomes: a economia e rapidez das intervenções que deveriam ser promovidas sobre o porto.

A parte do relatório em que Souza Gomes recomendava novos estudos para o porto, era descartada. O que importava no discurso do engenheiro hidráulico, era sua afirmação de que as obras do porto não demorariam muito, sendo necessário apenas “arrasar a Baixinha”, para ver solucionado os problemas que atormentavam os grupos dirigentes locais. Esta interpretação do relatório de Souza Gomes, demonstra o desejo dos administradores norte-rio-grandenses em encurtar os caminhos “do progresso”, como nos lembra Giovana Paiva. Nesse sentido, rapidez e economia seriam as palavras que encontrariam uma grande recepção no pensamento das elites política norte-rio-grandense, e que tornariam o referido engenheiro uma espécie de paradigma de administrador das obras do porto.<sup>37</sup>

A rapidez e eficácia dos serviços realizados no porto só seriam possíveis com profissionais com uma formação adequada para os trabalhos: os engenheiros. No entanto, outro elemento importante também foi apontado como decisivo para o sucesso das intervenções: o amor à pátria norte-rio-grandense. A denominação de “estrangeiros”, seria utilizada constantemente para se referir aos “chamas-marés”, servindo de argumento para explicar a “má vontade” e a falta de preocupação, em realizar os melhoramentos do porto apontada pelos jornais. A falta de amor à “pátria norte-rio-grandense”, ajudaria a explicar os problemas encontrados no trabalho desta comissão, que invadiria as terras potiguares. A ideia de que os membros da

---

<sup>36</sup> ADMINISTRAÇÃO Publica. *A Republica*, Natal, 6 Jan. 1891. p. 2.

<sup>37</sup> PAIVA, Giovana. A Conferência de Manoel Dantas: as elites natalenses construindo a imagem de uma cidade moderna. In: FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George (Orgs). *Surge et Ambula: A construção de uma cidade moderna Natal, 1890-1940*. Natal: EDUFRN, 2006. p. 107-121.

comissão estariam invadindo a cidade, era uma alusão a antiga rivalidade como Pernambuco, da qual, a capital dependia fortemente para mediação de suas relações comerciais. O próprio engenheiro-chefe, Cunha Lima, também era responsável por gerir as obras do porto de Recife, sendo a maioria dos membros da comissão oriundos da capital pernambucana. A mobilização de categorias como Pátria, povo, estrangeiros, revela o esforço dos grupos dirigentes locais, em pelos conflitos em torno do porto, evidenciadas nas críticas à atuação da comissão, em construir uma identidade espacial norte-rio-grandense.

Neste ponto, é importante considerar que, os primeiros anos do Regime Republicano, no estado, marcam o surgimento dos primeiros esforços de construção de identidades e espacialidades. Segundo o historiador Renato Amado Peixoto, os novos mecanismos de poder, gerados pelo Regime Republicano, como a maior autonomia administrativa e financeira dos estados, trouxe a disputa entre os principais grupos políticos no Rio Grande do Norte, pelo controle do território. Mediante estas disputas, surgem os esforços de construção de identidades e espacialidades no Rio Grande do Norte, onde os grupos políticos construíram narrativas sobre o território visando legitimar sua atuação sobre o estado e afirmar a centralidade da cidade de onde vinham.<sup>38</sup>

Neste sentido, ao assumir o controle do estado, a oligarquia dos Albuquerque Maranhão, buscou construir, por meio dos principais periódicos natalenses, uma identidade espacial norte-rio-grandense que afirmava a centralidade de Natal. Dentro desta construção, o porto seria um elemento fundamental, com suas obras representando os benefícios trazidos pela República, e, por conseguinte, os benefícios trazidos por aqueles que eram considerados os agentes desse regime político no estado: os Albuquerque Maranhão.

As críticas a comissão de melhoramentos, mobilizadas pelo jornal *A República* e o *Caixeiro*, foram utilizadas para ressaltar o surgimento, na República, para os grupos políticos republicanos, de “um sentimento de união e identidade do povo norte-rio-grandense.” Segundo a Folha Republicana, “os abusos cometidos pela da comissão havia unido os norte-rio-grandenses em uma única voz.”<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Sobre os esforços de construção de identidades e espacialidades no Rio Grande do Norte, ver: PEIXOTO, Renato Amado. *Estratégias de produção identitária no Rio Grande do Norte no início do século XX*. Artigo apresentado no colóquio história e espaços, 2009.

<sup>39</sup> CHAMAS MARÉS. *A República*, Natal, 21 de julho de 1893.

A revolta contra os “chamas-marés”, levaria Augusto Tavares de Lyra, genro de Pedro Velho e representante do estado, no congresso nacional, como deputado, a pedir no congresso a mudança dos membros da comissão de melhoramentos do porto:

Sr. Presidente, pedi a palavra para mandar à mesa um requerimento que entende com o melhoramento do porto de Natal e consulta legítimos interesses do Estado que tenho a honra de representar. Desconfio que ele não será votado agora, devido ao aliamento mas e a todo caso aqui ficará como um protesto da minha parte contra os abusos praticados pelo dr. Cunha Lima, chefe da comissão do melhoramento do porto de Natal [...]<sup>40</sup>

Tavares de Lyra apontaria, em seu discurso, a culpa do atraso dos melhoramentos do porto, atribuída diretamente aos desvios de verba e recursos empreendidos por Cunha Lima, na gestão das obras do porto de Natal. Dois requerimentos seriam feitos ao congresso, em relação à Cunha Lima. O primeiro, seria referente à prestação de contas da alfândega, que haveria estabelecido pagamentos sobre a rubrica do engenheiro chefe que não seriam referentes às obras do porto, e o segundo, à prestação de contas do próprio Cunha Lima e relação aos trabalhos executados no porto e o valor dispendido neles.<sup>41</sup> Nesta fala dirigida ao congresso, Tavares de Lyra destaca a revolta do povo norte-rio-grandense, contra esses abusos. Segundo ele, “nós, norte-rio-grandenses, desde o Império, buscamos estes melhoramentos, lutando contra os poderes públicos em favor deste serviço fundamental ao progresso do estado.”<sup>42</sup>

Em 1894, após a pressão do jornal *A República*, Cunha Lima foi remanejado para outra inspetoria dos portos, indo para Santa Catarina. Affonso Maranhão, parente de Pedro Velho, assume, então, a chefia da comissão, nomeando também Pedro Avelino, outro integrante da família dos Albuquerque Maranhão para a comissão. No ano de 1895, foi publicada, no referido periódico, uma matéria na coluna livre, intitulada *sirva de resposta*, que respondia as críticas feitas no jornal *O Estado*, à nomeação de membros da família Maranhão na comissão de melhoramentos do porto. Esse periódico, redigido por Manoel Dantas e Janúncio da Nóbrega,

---

<sup>40</sup> FALA do deputado Tavares de Lyra ao congresso federal. *A República*, Natal, 18 de ago. de 1894. p. 2.

<sup>41</sup> Idem, p. 3.

<sup>42</sup> Idem, p.3.

fora criado em 1894, notabilizando-se pelas críticas dirigidas a Pedro Velho, exigindo-se sua deposição e uma intervenção federal no estado.

Segundo esse jornal, a comissão estaria sobre os desmandos do governador do estado, Pedro Velho, desviando verbas e influenciando na demissão de funcionários. De acordo com o periódico *O Estado*, ao comentar a entrada de Pedro Avelino na comissão,

O sr. Pedro Avelino é o inolvidável e afumado testa de ferro do “caixeiro”, o papelejo de triste memória, em que os srs. Pedro Velho, Chaves, Junqueira e Lyras viveram por tanto tempo, impunemente, a atassalhar a reputação dos homens honrados desta terra, que não aplaudem este governo que só tem vivido da exploração das vendas públicas de escamoteação do voto [...] A esse tempo, o sr. Pedro Avelino pelo caixeiro tornou-se o repercusor automatico de calunias e injurias contra o pessoal da repartição do melhoramento do porto [...] Por que naquele tempo, por mais que o sr. Avelino desejasse uma entrada naquela repartição para desapertasse de certas dificuldades, não conseguia; não o permitiam o chefe do porto e do distrito marítimo.<sup>43</sup>

Para *O Estado*, a entrada de Pedro Avelino seria prova da intervenção direta do governador, Pedro Velho, na comissão do porto, que Avelino tanto criticava no periódico *O Caixeiro*. Com tal afirmação, *O Estado*, insinuaria que as críticas feiras pelo jornal *A Republica* junto ao *Caixeiro* ao antigo engenheiro chefe seriam decorrentes do não atendimento aos interesses dos Albuquerque Maranhão por este, o que culminaria com seu remanejamento, e assim, com a possibilidade de membros da família fazerem parte da comissão. Neste ponto, é interessante notar que, a atenção com a formação dos membros da comissão de melhoramentos por parte dos periódicos Republicanos, passaria neste momento a deixar de existir. A entrada de membros que não possuíam formação no campo da engenharia, não seria mais tocada por esses jornais.

A resposta do jornal *A República*, foi a de que tais acusações seriam infundadas, e que aqueles que escreviam para *O Estado*, estavam ligados ao senador José Bernardo e que estavam ressentidos por não conseguirem empregos na comissão. É importante lembrar que o senador José Bernardo, era uma das desavenças políticas de Pedro Velho, antigo aliado, que havia rompido com os Albuquerque Maranhão em ocasião da quebra da promessa de apoio para eleição

---

<sup>43</sup> OBRAS do Porto. *O Estado*, Natal, 10 de fev. de 1895.

de deputado federal, de Augusto Severo. No dia 16 de março de 1895, mais uma matéria foi publicada para responder o periódico *O Estado*, que acusava Segundo Wanderley, inspetor de saúde do porto, de demitir funcionários empregados desta repartição, sobre as ordens de Pedro Velho.

Não podemos levar esse acto de selvageria administrativa a conta do dr. Segundo, porque seria supor o quase um alucinado, atribuir-lhe tamanho acesso de vindicta contra pobres remeiros, que já com ele haviam servido. O acto impensado e brutal do dr. Segundo Wanderley obedeceu a sugestões do governador do Estado [...]<sup>44</sup>

Na resposta do próprio Segundo Wanderley, publicada em *A Republica*,

O governador do Estado tem preocupações mais serias para descer a entreter-se com demissões de remeiros. Repugna-lhe exercer vinganças pequenas para desabafar grandes ódios. Fui instrumento dócil, é verdade, porem unicamente de minha consciência e dignidade. Não foi, portanto, um acto de selvageria administrativa o que pratiquei e sim uma medida de justa reparação e de legitimo desagravo, acto livre e reflectido de um cérebro bem equilibrado e de uma mentalidade sã [...]. Não tive, pois, em mente nem uma nedita brutal, nem um desacato impensado ao meu antecessor.<sup>45</sup>

As insinuações do periódico *O Estado*, de que sobre as ordens de Pedro Velho, a demissão dos funcionários do porto, como uma retaliação ao governo anterior, seria, para Segundo Wanderley, também infundada, pois sua ação foi feita a partir de sua consciência e não das ordens do governador. O debate na imprensa natalense, sobre os interesses envolvendo a escolha de membros na comissão, continuaria, nos próximos anos, bastante acalorado.

No ano de 1895, chegaria a Natal, para assumir o cargo de engenheiro chefe da comissão de melhoramentos do porto de Natal, Afonso Souza Gomes, o mesmo que havia, em 1890, feito o plano de melhoramentos do porto de Natal. Sua chegada foi recebida com entusiasmo pelo jornal *A República*, que destacaria a esperança de que com, Souza Gomes, finalmente, os serviços do porto poderiam progredir. Tal expectativa, com a figura de Souza Gomes, poderia se explicar pelo

<sup>44</sup> MELHORAMENTOS do Porto. *O Estado*, Natal, 10 de mar. de 1895.

<sup>45</sup> RESPOSTA. *A República*, Natal, 16 de mar. de 1895.

conteúdo do seu plano de melhoramentos, que, como já foi comentado aqui, enfatizava dois aspectos importantíssimos para os grupos dirigentes locais: a economia dos gastos nas obras e a rapidez dos serviços a serem realizados.

Um dos mais reputados entre os poucos especialistas brasileiros em engenharia Hydraulica, o abalizado profissional traz-nos com a sua incontestável competência, a segurança de que afinal vai ser uma realidade o almejado serviço da abertura da barra do Natal, melhoramento que tem sido longamente descarado e sofismado. E de facto, o ilustre engenheiro pouco, quase nada vem encontrar, além do que a sua própria capacidade e diligencia devemos, quando em 1890, aqui, demorou-se, durante alguns dias apenas, em estudos de exploração do suscinto e excellent relatório, então apresentado ao ministério da Agricultura [...] <sup>46</sup>

No entanto, a expectativa seria logo frustrada com o seu falecimento nesse ano, ocupando o cargo de Souza Gomes, o engenheiro Nunes Ribeiro. Nos próximos anos, o nome deste último, também esteve envolvido em acusações sobre a honestidade e o atendimento aos interesses locais, em relação à comissão. Entre 1896 e 1897, as obras do porto continuaram restritas ao trabalho de fixação das dunas, por meio da plantação e aos serviços de dragagem. No ano de 1897, seria suspensa pelo governo a verba direcionada aos melhoramentos dos portos brasileiros, gerando revolta em parte da imprensa natalense, frente a falta de recursos para o prosseguimento de serviços tão necessários ao “futuro do estado.”

No ano de 1898, o nome do engenheiro-chefe, voltaria a ser alvo, na imprensa natalense, das acusações da manipulação de cargos e de atendimento de interesses a grupos políticos locais. Desta vez, não seria a família Albuquerque Maranhão o alvo das críticas, referentes à influência na comissão, mas o senador e agora ministro do interior Amaro Cavalcanti. Nascido em Caicó, o jurista Amaro Cavalcanti, que havia estudado nos Estados Unidos, se destacaria no cenário político nacional, sendo um dos grandes opositores de Pedro velho e de sua família, sendo aliado de políticos importantes do Seridó, como José Bernardo, também opositores ao governo dos Albuquerque Maranhão. Amaro Cavalcanti, seria defensor de um dos maiores inimigos políticos de Pedro Velho, o presidente Floriano Peixoto, que manteria com o governador norte-riograndense, uma relação tensa e conturbada. <sup>47</sup>

<sup>46</sup> DR. SOUZA Gomes. *A República*, Natal, 5 de maio de 1895.

<sup>47</sup> BUENO. op. cit., p. 200.

O jornal *A Republica*, passaria a acusar o ministro, denominando aqueles que o apoiavam de “Biribada”, denunciando sua intervenção nos cargos da comissão e a pressão exercida no seu chefe, Nunes Ribeiro. O ministro Amaro Cavalcanti, era apelidado de *Biriba*, uma alusão a “bestas cansadas, magras e passarineiras que pastam no território Rio-grandense.” Aqueles que fossem aliados aos políticos do ministro, eram chamados, então, de Biribada.<sup>48</sup>

As críticas à “Biribada”, apareceriam com boa dose de humor e ironia, na coluna desse periódico intitulada: “*Colméia*”. Nesta coluna, os bastidores da política local e nacional seriam relatados por meio de apelidos e possíveis conversas que os indivíduos envolvidos teriam tido. Geralmente esses bastidores eram sempre referentes a inimigos do governo norte-rio-grandense, sendo objeto constante de chacota e crítica. Em uma de suas críticas à “Biribada,” o jornal afirmava que,

Consta que a Biribada não está satisfeita com a chefia do dr. Gaspar Ribeiro no melhoramento do porto, repartição vulgarmente conhecida por chama maré. O engenheiro acha que os chefes são em demasia exigentes e lembra-se com saudade do tempo em que o senador Pedro Velho e seus amigos influíram na escolha do pessoal necessário para o serviço. “Nunca exigiriam absurdos nem fizeram imposições” diz o atibulado moço, quando o aleijadinho directorio dos biribus manda-lhe um recado mais ou menos com ares de ultimatum [...].<sup>49</sup>

O jornal admitia a influência de Pedro Velho na comissão em tempos anteriores, algo criticado pelo *O Estado* e também pelo *Diário de Natal* e que havia sido negado na época. No entanto, considerava a intervenção legítima, pois seria em benefício das obras do porto. Nesse mesmo ano, Gaspar Ribeiro, seria afastado temporariamente da comissão, fato que levaria o jornal *A República*, na coluna *Colméia*, a comentar que, a saída do engenheiro, seria motivada por este pensar “que a verba não era mesmo para contentar a tropa de animaes semiracionaes que aqui se baptizaram de Biribistas.”<sup>50</sup>

A influência da Biribada, era tamanha na comissão de melhoramentos, que para o jornal, os empregados do porto tinham seus votos comprados para elegerem candidatos associados ao

<sup>48</sup> NÃO diga quem é. *A República*, Natal, 9 de fev. de 1900.

<sup>49</sup> ZUMBINDO. *A República*, Natal, 20 de jan. de 1898.

<sup>50</sup> Idem, p. 1.

grupo de Amaro Cavalcanti. Os trabalhadores responsáveis pelos serviços de fixação das dunas que teriam se posto a votar na Biribada, haviam sido demitidos, estando sem receber seus salários, recebendo a crítica, com dose de humor, de *Lulu Capeta*, no jornal *A República*, que afirmava que “Os duneiros, coitadinhos, foram todos dispensados [...] Só receberam dez dias! Ficaram mesmo brocados [...]”.<sup>51</sup>

Um pequeno protesto dos trabalhadores do porto, eclodiu no dia 5 de março de 1898, sendo realizado nas portas da alfândega, tendo como principal reivindicação os salários atrasados, segundo o periódico *A República*. No dia 30 de agosto desse ano, Nunes Ribeiro, retornou a Natal, para exercer a função de engenheiro chefe, elaborando um novo plano de melhoramentos do porto. No final desse ano, chegaria a Natal, o material adequado para as obras de dragagem, as dragas e o batelão de madeira, sendo entregues no trapiche da alfandega.<sup>52</sup>

No começo do ano de 1899, Nunes Ribeiro, veria mais uma vez seu nome envolvido em acusações, e esta não seria a última vez que se envolveria. No dia 1 de janeiro desse ano, o jornal *A República*, publicou uma matéria respondendo as acusações do *Diário de Natal*, que denunciaria os desvios da verba do porto, feito pelo engenheiro Nunes Ribeiro, afirmando que o delegado fiscal do Estado, Silva Porto, havia pedido a prestação de contas do engenheiro, em relação aos serviços realizados até o momento, algo que este não havia ainda feito.

O periódico Republicano defenderia Nunes Ribeiro, alegando que o jornal duvidava da moralidade Administrativa do referido engenheiro, sendo esta acusação, infundada. Segundo o jornal,

Sabemos com segurança que já foram prestadas as informações que à delegacia fiscal solicitou, há mezes, o honrado chefe da comissão das obras do porto desta cidade, dr. Nunes Ribeiro. A respeito desses esclarecimentos, que o sr. Delegado fiscal só depois de terminantes ordens superiores, acaba de prestar agora, igualmente, que são defeituosos e não exprimem toda a verdade; Foram mal deduzidos, estabelecendo evidente confusão na discriminação das despesas, grande parte das quaes acham so indevidamente escripturadas, por erro de classificação das diferentes consignações e sub-consignações do credito respectivo.<sup>53</sup>

<sup>51</sup> O ELEITORADO das dunas. *A República*, Natal, 12 de fev. de 1898.

<sup>52</sup> MELHORAMENTO do porto. *A República*, Natal, 2 de set. de 1898.

<sup>53</sup> DIGNO DE REPARO. *A República*, Natal, 5 de jan. de 1899.

Três anos depois, em 1902, o mesmo engenheiro, tão defendido por esse periódico, foi fortemente acusado de desonestidade e de desvios da verba do porto pelo mesmo. Na matéria do dia 20 de maio, jornal afirmava:

Informaram-nos que o dr. Nunes Ribeiro concebeu o plano diabólico, que já poz em execução, de esbanjar a verba da abertura da barra, comprando material imprestável a torto e a direito, por preços escandalosos e raspando-se em seguida para vida folgada e milagrosa de Petropolis.<sup>54</sup>

Várias denúncias explodiram no jornal sobre o engenheiro, que também foi acusado de levar parte do material empregado nas obras do porto para Pernambuco, acusação que já havia sido feito no passado com outro engenheiro chefe, Cunha Lima. Um *meeting* ocorreria nas proximidades da alfandega, com cartazes com linguagem violenta, onde a população e alguns trabalhadores do porto, exigiram mudança na situação das obras, ainda bastante atrasadas.<sup>55</sup>

Mediante esses conflitos, em torno da “honestidade” dos engenheiros-chefes da comissão de melhoramentos do porto de Natal, podemos perceber a estratégia dos grupos dirigentes locais em conseguir, frente à comissão, que seus interesses fossem atendidos. As campanhas contra os desvios da comissão e em favor da “moralidade administrativa”, serviam para justificar a retirada da comissão, de indivíduos que fossem contra os interesses dos administradores norte-rio-grandenses. Como vimos anteriormente, o discurso que criticava a formação dos membros da comissão, reivindicando o saber técnico e especializado dos engenheiros, era utilizado em momentos específicos. Quando a comissão recebeu novos membros, esses parentes do governador, o questionamento de suas qualificações e formações deixaria de ser levantado, mostrando a estratégia de pressionar a comissão do porto pelos jornais, que eram os principais meios de divulgação do pensamento político potiguar.

Podemos ver então que o porto, no começo do Regime Republicano, foi envolvido no discurso político, se tornando um a questão fundamental dentro do esforço de construção de uma identidade espacial norte-rio-grandense, que afirmava Natal enquanto centro, e que legitimava a atuação dos Albuquerque Maranhão no estado. O discurso sobre o porto, serviu para projetar

---

<sup>54</sup> O PLANO diabolico. *A República*, Natal, 20 de maio de 1902.

<sup>55</sup> ISTO NÃO, *A República*, Natal, 12 de maio de 1902.

questões importantes no campo político potiguar, evocando categorias como “Povo” e “Pátria”, se tornando elemento condutor de uma narrativa produzida pelos grupos dirigentes locais sobre o território potiguar.

Em 1900, finalmente, começaram a ser realizados os serviços de arrasamento da Baixinha, com a construção de um batelão<sup>56</sup> pela comissão de melhoramentos do porto e a chegada aparelhos adequados para esse serviço, como as dragas, necessárias para os trabalhos de dragagem do rio Potengi. Após os primeiros anos de atuação da comissão, voltados em grande medida para os estudos meteorológicos e geológicos, no começo do século XX, o porto passaria a ser alvo de várias intervenções, que, além de arrasar a Baixinha, se preocupariam em organizar esse espaço, racionalizando e regulamentando suas atividades. Veremos, no próximo capítulo, o surgimento, por meio dos discursos e práticas dos grupos dirigentes locais, de uma nova noção de porto, que deveria ser implementada pelas ações promovidas sobre a região portuária e pelas leis e editais publicados pela intendência municipal, que se esforçaria em delimitar seus limites e as práticas que deveriam ser estabelecidas no espaço portuário.

---

<sup>56</sup> O batelão é uma pequena embarcação de fundo chato adequado para serviços próximos às margens no rio ou em águas rasas. Sobre o batelão, ver: <<http://www.dicionarioinformal.com.br/batel%C3%A3o/>>. Acesso em: 15 fev. 2015.

## CAPÍTULO II: UMA VISITA PELA SALA DE ESPERA: A EMERGÊNCIA DE UMA NOVA NOÇÃO DE PORTO EM NATAL NO PERÍODO REPUBLICANO

No dia 15 de fevereiro de 1903, o senador Pedro Velho volta a Natal, sendo preparada uma festa para sua recepção. Logo ao amanhecer, às quatro horas da manhã, as bandas de música do batalhão de segurança e da *Philarmônica Luiz Coelho*, percorreriam as ruas tocando músicas em homenagem ao viajante ilustre. Enquanto caminhavam pelas ruas da cidade, uma salva de tiros era dada na Praça Augusto Severo, anunciando a chegada do viajante ilustre.<sup>57</sup>

Várias embarcações, se reuniram em frente ao cais da Alfândega, muitas delas, com flâmulas e ornamentações. Aqueles que desejassem receber Pedro Velho, embarcariam nesses navios, já que a embarcação, na qual vinha o senador, não tinha condições de entrar na barra. No rebocador, Augusto Severo, que recebia o nome do irmão de Pedro Velho, embarcou o governador do estado, seu secretário e ajudante de ordens, junto também a comissão do Partido Republicano, formada pelo desembargador Moreira Dias, pelo comandante Arthur Lisboa, Manoel Dantas, coronel Pedro Soares e Francisco Câmara.

No escaler<sup>58</sup>, Mossoró embarcou a comissão de melhoramentos do porto, enquanto em Macau foi a comissão do comércio. Em cada uma das pequenas embarcações dispostas próximas ao cais da Alfândega, embarcaram representantes de serviços importantes da cidade, para compor a recepção, no mar, a Pedro Velho. Em terra, ficaram os responsáveis por dar as boas-vindas ao senador, o representante do governo municipal Joaquim Manuel, um representante do Partido Republicano, Pinto de Abreu, e da família Albuquerque Maranhão, Fabrício Pedrosa.

A galeota *Natal*, foi responsável por buscar Pedro Velho.<sup>59</sup> À bordo desta embarcação, o senador daria uma volta pelo porto, passando pela draga, onde estava o chefe da comissão de melhoramentos do porto, o engenheiro Pereira Simões. Ao desembarcar no cais, o senador, junto ao governador Ferreira Chaves, foi recepcionado por parte da população, que o aclamou soltando pequenos foguetes. Uma marcha, formada por Pedro Velho, Ferreira Chaves e algumas figuras políticas importantes da capital, seguiu pelas ruas do comércio e pela travessa da Alfândega. O

<sup>57</sup> SENADOR Pedro Velho. *A República*, Natal, 15 de fev. de 1903.

<sup>58</sup> O escaler é uma pequena embarcação a remo e a vela, destinada ao serviço de um navio ou de uma repartição marítima. Ver em: <<http://www.dicionarioaurelio.com/escaler>>. Acesso em: dia 12 jul. 2015.

<sup>59</sup> Galeota é o nome dado a um barco comprido, também a remo e a vela. Ver: em <<http://www.dicio.com.br/galeota/>>. Acesso em: 28 jan. 2015.

fotografo Bruno Bougard, acompanhou a marcha, fotografando o viajante e sua comitiva de recepção. Ao passar pelo sobrado onde funcionava a comissão de melhoramentos, na Rua do Comércio, localizada no bairro da Ribeira, o fotógrafo registrou em sua câmara algumas jovens senhoritas atirando confete das janelas do referido sobrado. O destino final da caminhada era a casa do senador, que abrigava os mais importantes chefes políticos da capital, para festejar sua chegada.

A partir desta festa de recepção a Pedro Velho, podemos extrair algumas informações importantes sobre o porto de Natal, no início do século XX, de modo a compreender um pouco de sua estrutura durante a primeira fase das suas obras de melhoramento. Acompanhando a recepção a Pedro Velho, lançaremos olhar sobre alguns pontos existentes no porto, problematizado seus usos e funções. Começamos nossa visita direcionando nosso olhar para o cais, onde os escaleres se reuniram para receber aquele que o jornal *A República* denominou de “ilustre viajante”.

## 2.1 O CAIS

O cais da Alfândega, construído em 1863, era, até 1904, um dos principais pontos de embarque e desembarque de passageiros em Natal.<sup>60</sup> Como vimos no primeiro capítulo, durante o século XIX, o desembarque de passageiros na cidade não era exclusivo de algum “porto” existente no espaço urbano. Em qualquer um dos “portos” presentes na capital norte-rio-grandense, como o do Passo da Pátria, Pedra do Rosário, ou o da 10 de Junho, os passageiros que vinham para Natal, poderiam desembarcar sem haver, por parte do poder público, uma maior regulamentação sobre as atividades desenvolvidas nesses locais. Mercadorias e passageiros circulavam nesses mesmos pontos de embarque e desembarque espalhados pela cidade, não havendo exigências dos grupos dirigentes locais em relação à especialização dos mesmos.

Com a instauração do Regime Republicano, tal situação mudou. O Estado passou a promover a especialização das atividades desenvolvidas na região portuária. Com isso, cada ponto de embarque e desembarque passou a desempenhar sua função, na cidade, com base no tipo de atividade escolhida pelo poder público, para ser desenvolvida nesses locais. Até 1903, por exemplo, o cais da Alfândega era o principal ponto por onde os passageiros desembarcavam na

---

<sup>60</sup> CASCUDO, Luís da Câmara. *História da cidade do Natal*. 4. Ed. Natal, RN: EDUFRN, 2010, p. 182.

capital norte-rio-grandense. No entanto, em 1904 o governador do Estado, Alberto Maranhão, decidiu investir verbas na reforma do cais da Praça Deodoro da Fonseca, o antigo cais da 10 de Junho. Esse cais se tornaria, pelo edital publicado pela intendência municipal no ano de 1905, o ponto exclusivo, em Natal, para o desembarque de passageiros.<sup>61</sup> Nele, foi construída uma rampa de desembarque, junto a uma grade de ferro que permitiria as pessoas se aproximar da margem do rio Potengi.

A praça, em frente ao cais, foi toda arborizada, sendo desejo do governador Tavares de Lyra, para que, no futuro, o cais pudesse ser “um ponto agradável de reunião e recreio”.<sup>62</sup> O cais, inaugurado em 1905, ganhou o nome do governador do Estado desse ano, Augusto Tavares de Lyra, fato que gerou grandes reclamações por parte do jornal *Diário de Natal*, periódico da oposição. Segundo o *Diário*, a substituição do nome do cais e da praça, que honravam a memória de uma das principais figuras políticas do país na proclamação da República, o Marechal Deodoro da Fonseca, era uma ingratidão dos atuais administradores do Estado, que mostravam “do que eram capazes.”<sup>63</sup>

A preocupação com a reforma do cais, nomeado de Tavares de Lyra, demonstra um pouco dos novos sentidos que passaram a ser atribuídos ao porto no Período Republicano. Desembarcar no cais, não deveria ser apenas um processo rotineiro no itinerário do viajante, mais a oportunidade para visualizar um ponto fundamental na cidade, visto como sua “sala de espera”: o porto. Como nos lembra Alain Corbin, a partir do final do século XVIII, a visita ao porto passou a ser estimulada e apreciada pelas elites locais europeias, integrando os novos guias de viagem que orientavam o itinerário da visita na cidade.<sup>64</sup>

Em 1908, foi lançada pelo Governo Estadual, a proposta de construção da avenida do porto, projeto idealizado por Pedro Velho, que havia falecido no ano anterior. O projeto consistia na abertura de uma nova avenida, entre a Tavares de Lyra e a Rua Sachet.<sup>65</sup> A construção desta avenida, em frente ao cais, favorecia o passeio público por essa região, estimulando parte da população a visitar o cais, para contemplar o rio Potengi e os navios que desembarcavam no porto. Essa proposta de avenida nos mostra, como o porto passava no Período Republicano a ser

<sup>61</sup> INTENDENCIA municipal: resolução n. 98. *A República*, Natal, 5 de jan. de 1905.

<sup>62</sup> PARTE oficial: Governo do Estado. *A República*, Natal, 13 de jan. de 1905.

<sup>63</sup> *DIARIO de Natal*, Natal, 08 jan. 1905.

<sup>64</sup> CORBIN, Alain. *Território do vazio: a praia no imaginário ocidental*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 212.

<sup>65</sup> MELHORAMENTOS da cidade. *A Republica*, Natal, 12 de fev. de 1908.

pensado, pelos grupos dirigentes locais, como um espaço integrado totalmente à cidade, sendo um ponto obrigatório do itinerário de visitas na capital.

Veremos mais adiante neste capítulo, que o surgimento de uma nova percepção sobre o porto também foi acompanhado de novas sensibilidades sobre o mar, tornando-o tema objeto de inspiração de vários poetas natalenses, que destacaram a importância dos natalenses em admirar e contemplar o rio Potengi. A visita ao cais, permitiria, para os grupos dirigentes locais, que os transeuntes pudessem admirar o rio, que na República, figuraria nos discursos dos administradores locais, como uma das principais forças capazes de projetar Natal no mercado mundial e no caminho das cidades que eram consideradas como modernas e civilizadas.

### Imagem 01 – Fotografia do cais da Tavares de Lyra



**Fonte:** MIRANDA, João Maurício Fernandes de. *Evolução urbana de Natal em 400 anos 1599-1999*. Natal: Iarte, 1999. p. 59.

Na foto acima, tirada em 1904 por Bruno Bougard, podemos visualizar o início do processo de arborização da praça em frente ao cais, idealizado pelo governador. A questão das árvores na cidade perante o processo de modernização mobilizado no espaço urbano rendeu várias matérias nos principais periódicos natalenses, que viam como essencial a sua manutenção na capital. A presença destas, no tecido urbano, representou, para uma parte dos natalenses, a sobrevivência de uma Natal antiga, da tradição e dos valores associados ao tecido urbano que não

poderiam se perder com as mudanças promovidas pelo estado, na capital. Além disso, a presença das árvores era considerada importante, para o embelezamento da área urbana e para a saúde dos corpos.

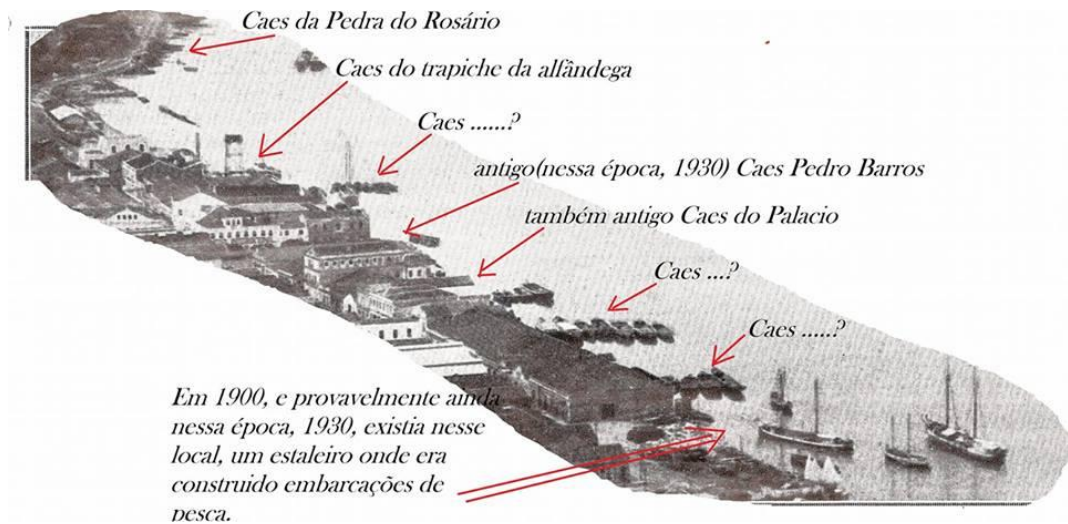
Nas resoluções publicadas pela intendência municipal, podemos visualizar o esforço de organização e especialização das atividades portuárias, principalmente, em relação à questão das funções de cada “porto” espalhado no espaço urbano. Na *Resolução n. 40*, publicada ainda em 1900, foi definido que, “as embarcações na pesca do peixe destinado ao consumo desta capital, devem aportar no local chamado de Passo da Pátria, local designado pela capitania do porto, até que a mesma designe para tal fim um porto definitivo.”<sup>66</sup> Dez anos antes, no começo da República, a intendência proibira o desembarque de tijolo, telha, lenha e outros materiais transportados para capital, por pequenas embarcações que não fossem nos pontos indicados, que eram o Passo da Pátria, a Pedra do Rosário, o cais dos Menores, o cais da Alfândega e o barracão da Capitania do Porto.<sup>67</sup> A imagem a seguir, mostra esses vários cais presentes na cidade, que passaram na República a serem hierarquizados:

---

<sup>66</sup> RESOLUÇÃO Nº 40. *A República*, Natal, 08 de jun. de 1900. Extraído de: ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar; ROCHA, Raimundo Nonato Araújo da; VIANA, Hélder. (Orgs.). *A intendência e a cidade: fontes para o estudo da gestão da cidade de Natal (1892 a 1919)*. Natal: EDUFRN, 2012. p.25.

<sup>67</sup> RESOLUÇÃO Nº 3. *A República*, Natal, 07 de jan. de 1893. Extraído de: ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar; ROCHA, Raimundo Nonato Araújo da; VIANA, Hélder. (Orgs.). *A intendência e a cidade: fontes para o estudo da gestão da cidade de Natal (1892 a 1919)*. Natal: EDUFRN, 2012. p.13.

## Imagem 02 – Fotografia aérea dos vários cais espalhados pela cidade



**Fonte:** Arquivo Particular de Willian Galvão.

É interessante notar, como a partir da República, o termo “porto de Natal” passou a ser associado, cada vez, mais a um cais específico da cidade, neste caso, o da avenida Tavares de Lyra. Como já falamos anteriormente, no Império, falar do porto de Natal, incluía qualquer um dos “portos” distribuídos no litoral da capital. Já na República, a compreensão de que existe um porto principal e outros secundários, leva o termo a ser associado a um ponto específico do espaço urbano, representado como sua “sala de espera”. Prosseguindo nossa viagem pelo porto, direcionaremos nosso olhar para outro ponto importante do porto, presente na festa da recepção de Pedro Velho: os armazéns das ruas próximas ao cais.

### 2.2. OS ARMAZÉNS

Na rua do comércio, por onde Pedro Velho seguiu com a comissão de recepção para sua casa, havia alguns dos principais armazéns de Natal, destinados a receber os grandes carregamentos de mercadorias que vinham dos outros pontos de embarque e desembarque existentes na Ribeira. As mercadorias que desembarcavam nos portos secundários, como o da

Alfândega e o da Olynto Meira, vinham para estes armazéns, que eram da propriedade de importantes comerciantes locais, como Fabricio Pedrosa, Nicolais Bigois, Ângelo Roseli, ou firmas importantes como a *Machado & Cia.*

Fabricio Pedrosa, coronel e presidente do congresso, também era representante da firma inglesa *Harrison Line*, que enviava de Liverpool para Natal, navios destinados a compra do algodão. Navios como o *Actor* e o *Navigator*, traziam, para cidade, produtos que não havia na capital, como o vinho, que o *hotel internacional* anunciava nas páginas do Jornal *A República*, ou a manteiga dinamarquesa, que supria o estoque da despensa natalense da firma *Machado & Cia.* Pedrosa estava na comissão que esperava Pedro Velho no cais, junto ao presidente da intendência e ao representante do Partido Republicano.

Outro comerciante importante na cidade, que também mantinha armazéns na Rua do Comércio, era Júlio Von Sohsten. Agente da *Harrison Line*, tal como Fabricio Pedrosa, Von Sohsten exportava farinha e algodão pelo vapor inglês *Matador*. Dono de uma empresa de pesca, *A Baleia*, na Paraíba, Von Sohsten trouxe para Natal, a “pesca moderna”, inaugurando essa atividade em 1910, junto ao governador, Alberto Maranhão, a bordo da embarcação que homenageava o governador com seu nome.<sup>68</sup> À bordo, fora realizado uma festa, tendo como convidados, além do governador e o próprio, as figuras mais “ilustres” da sociedade natalense, segundo o jornal *A República*, além de parte da imprensa, que também fora convidada para a festa. Von Sohsten, também era dono da lancha *Progresso*, construída em solo potiguar para realização das atividades envolvidas na pesca.

Em 1913, seu armazém, na cidade, ganharia as páginas da imprensa natalense pelo assalto nele ocorrido. Os criminosos conseguiram se manter foragidos por alguns dias, sendo presos posteriormente, na penitenciária de Parnamirim. No entanto, conseguiriam fugir, sendo pegos pela polícia, alguns dias depois.<sup>69</sup>

No projeto de construção da avenida do porto, proposto em 1908, pelo governador, podemos perceber, como a existência dos armazéns próximos da região portuária, eram um ponto fundamental na busca dos grupos dirigentes locais em tornar o porto a “sala de espera da cidade”.

---

<sup>68</sup> NAVIO Alberto Maranhão. *A República*, Natal, 19 de jul. de 1910.

<sup>69</sup> VÁRIAS. *A República*, Natal, 20 de jun. de 1913.

Pelo só enunciado desse projecto vê-se quão melhor ficaria o aspecto da cidade aos olhos curiosos dos visitantes por via marítima a realização dessa obra que de perto consulta as necessidades de nossa futura capital. De facto; uma lingueta servida por um caes regular de atracção, em todo o comprimento do trecho indicado, guarnecida por armazens de fachadas construídas com um certo gosto de architectura, olhando para a extensão tranquila e bellissima do nosso vasto ancoradouro, daria aos hospedes da cidade uma impressão de vida e de progresso em contraste verdadeiramente chocante com a desoladora impressão de abandono e mau gosto que actualmente fere a retina dos que do rio observam, do tombadilho dos navios que cruzam nossa barra, a casaria mal amanhada e mal disposta que se agglomera com os fundos para a entrada, numa attitude pouco digna e mal assejada de impassivel impudor.<sup>70</sup>

O porto não se resumia ao cais. O porto era formado por uma rede de espaços necessários para seu funcionamento, onde era fundamental a presença de armazéns dedicados a receber parte dos grandes carregamentos que vinham nos navios. Esses edifícios, também fariam parte desta “sala de espera”, que o porto representava, sendo necessário que, a arquitetura desses prédios, estivesse de acordo com aquilo que fosse visto como algo digno de uma cidade moderna, fornecendo ao viajante, que desembarcasse em terras potiguares, uma boa impressão. Os antigos trapiches deveriam, para os administradores locais, dar lugar aos edifícios construídos, segundo os padrões do urbanismo moderno, ou pelo menos, daquilo que era entendido pelas elites locais, como representativo de uma arquitetura moderna.

Algumas casas foram desapropriadas para que a avenida do porto fosse construída, fato que geraria fortes críticas veiculadas pelo *Diário de Natal*. Segundo o periódico, se o município pretendia retirar os pobres de suas casas, que fosse diante do fornecimento de condições para que esses pudessem adquirir um local digno para moradia, o que não estava acontecendo, segundo o jornal.<sup>71</sup> Os novos edifícios construídos, deveriam, então, atender a uma série de exigências para se enquadrarem nos padrões do urbanismo da época. Entre elas, estariam a altura e largura dos prédios, definida pela intendência em seus editais, e a fachada no estilo *Art Nouveau*.

Depois do cais e dos armazéns, dando prosseguimento a nossa visita, podemos direcionar nosso olhar para a chamada parte “externa” do porto. A partir do período republicano, os administradores locais potiguares, buscaram definir os limites do porto, deixando clara a divisão do porto em suas partes, a externa e a interna.

<sup>70</sup> MELHORAMENTOS da cidade. *A República*, Natal, 12 de fev. de 1908.

<sup>71</sup> NOVAS AVENIDAS-desapropriações. *Diário do Natal*, Natal, 01 de out. de 1907.

### 2.3 O PORTO EXTERNO

O “porto externo”, segundo uma matéria publicada no jornal *A República*, era separado do ancoradouro interno por um recife natural, que nem todos os comandantes de vapores gostavam de transpor, receando os bancos e coroas, como a Cabeça do Negro ou a Baixinha.<sup>72</sup>

A Baixinha, recife localizado na costa sul do litoral, aterrorizaria, até o começo do século XX, os viajantes que buscavam aportar na capital. Desde o começo das obras do porto, em 1893, o arrasamento da Baixinha, foi colocado como o principal serviço a ser feito. Segundo o jornal, “bastaria arrasar a Baixinha e o futuro que tanto nos espera logo chegará.”<sup>73</sup>No entanto, mesmo depois de dez anos após o início dos trabalhos no porto, a Baixinha, ainda continuava a assombrar os viajantes e os administradores locais norte-rio-grandenses. A falta de equipamento apropriado para seu arrasamento, foi apontada, pela comissão de melhoramentos do porto, como um dos grandes motivos para a demora desse serviço. Porém, mesmo com o atraso, o jornal *A República*, não via problemas em ressaltar, como os serviços da barra estavam adiantados, resultando na entrada de navios de maior porte em Natal. Cada navio que conseguia transpor a barra, era comemorado e exaltado pelo periódico, que fornecia ao leitor informações específicas da embarcação, como seu tamanho e largura.

Nem todas as embarcações conseguiam transpor, nem muitos menos estavam dispostas a correr o risco de um iminente naufrágio, algo não muito raro no porto. A própria embarcação que trazia Pedro Velho, não se atreveria a correr o risco, sendo o senador buscado por escaleres, pequenas embarcações, que além de ter levado o ex-governador para terra, também trouxe suas bagagens.

Mesmo lutando para construir uma imagem positiva dos serviços da barra, foi difícil para o periódico não provocar em seus leitores, dúvidas a respeito desses trabalhos mediante os vários casos de naufrágio que ocorriam no porto e que eram relatados no jornal. O caso do naufrágio do *Vapor Brasil*, em 1905, encalhado na barra, foi um desses acontecimentos indesejados pelo jornal e muito mais ainda pelos administradores norte-rio-grandenses, pela publicidade adquirida em jornais de outros estados. Tendo encalhado na Barra, segundo o jornal do comércio do Rio de

<sup>72</sup> O PORTO de Natal. *A República*, Natal, 18 de jan. de 1908.

<sup>73</sup> ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA. *A República*, Natal, 21 de fevereiro de 1891.

Janeiro, o *Vapor Planeta* levou os seus passageiros a perderem muitas de suas mercadorias no mar, sendo abrigados pelos empregados da comissão de melhoramentos do porto, na Fortaleza dos Reis Magos.<sup>74</sup> Outro vapor, o *Maranhão*, foi enviado pela companhia de navegação *Lloyd Brasileiro*, para levar de volta para a capital federal, os passageiros e as mercadorias que sobreviveram.

O episódio gerou, inclusive no próprio jornal *A República*, algumas sátiras, como a publicada em 11 de abril, que afirmava que após o naufrágio, alguns cidadãos natalenses, adquiriram bonitos chapéus, todos estes encontrados no mar, resultado do inconveniente evento, sendo apelidado o navio de “Papai Brasil”<sup>75</sup>. Um boato, por sinal, foi criado na cidade, de que um indivíduo havia achado, no rio, uma mala contendo joias preciosas. O boato logo fora desfeito pelo Coronel Cascudo, que conseguiu identificar o indivíduo, e descobrir que, na verdade, não havia joias na mala. Um dos passageiros, que realmente tinha joias, decidiu, na ocasião, fazer uma exposição na cidade de seu material, enquanto esperava o *Vapor Maranhão*, que vinha socorrer aqueles que haviam naufragado com o *Vapor Brasil*.<sup>76</sup>

O episódio do naufrágio ocasionou também uma pequena desavença entre o periódico Republicano e o jornal do comércio, da capital federal, que segundo o jornal potiguar, estaria distorcendo as versões dos acontecimentos. Para os editores do *A República*, o naufrágio não fora provocado pela barra, o que havia sido ventilado pelo periódico carioca. O jornal potiguar não desistira de vender ao público natalense, a imagem de que não havia problemas com a Barra, que estava sendo transposta naturalmente por grandes navios.<sup>77</sup>

Em 1906, chegou a Natal, o escafandrista Manuel da Gaya, experiente mergulhador, de 60 anos de idade, contratado pela comissão de melhoramentos, para realizar estudos na Baixinha. O primeiro mergulhador profissional a pisar em terras potiguares, Manuel da Gaya, viria a capital para realizar sondagens no mar, destinadas a fornecer, ao engenheiro-chefe Pereira Simões, informações importantes sobre o interior do rio Potengi de modo a direcionar novas intervenções pela comissão no porto. Logo no seu primeiro mergulho, próximo à Baixinha, o mergulhador se deparou com os cascos de um antigo navio que havia naufragado em Natal em 1883, o *Sussex*.<sup>78</sup>

<sup>74</sup> VAPOR Brasil. *A República*, Natal, 29 de mar. de 1905.

<sup>75</sup> PAPAÍ Brasil. *A República*, Natal, 11 de abr. de 1905.

<sup>76</sup> EXPOSIÇÃO de joias. *A República*, 31 de mar. de 1905.

<sup>77</sup> A BARRA. *A República*, Natal, 6 de abr. de 1905.

<sup>78</sup> OBRAS do porto. *A República*, Natal, 17 de abr. de 1906.

O entulho encontrado na região, necessitaria, segundo os estudos do mergulhador, de aparelhos adequados para realizar o arrasamento e a dragagem do porto externo. Para o arrasamento da Baixinha, inicialmente, fora utilizado um pião mecânico, que logo se tornaria insuficiente para os trabalhos exigidos, sendo encomendado outro pião além de um novo pontão.

### Imagem 03 – Foto do mergulhador Manuel da Gaya em 1906



**Fonte:** Arquivo particular de William Galvão.

A presença do mergulhador em Natal, foi exaltada pela *Folha Republicana*, que destacou, em suas páginas, a importância do aparelho escafandro, um aparelho que representava, para o periódico, os benefícios trazidos pela ciência ao homem. Uma parte do mundo industrial, que estaria proporcionando ao homem a superação dos limites da natureza, estava, para o jornal republicano, sendo introduzida na capital norte-rio-grandense.<sup>79</sup>

No entanto, a natureza parecia ainda oferecer obstáculos difíceis de serem superados, como revelaram as obras da Baixinha. A falta de equipamentos mais adequados e sofisticados para realizar os serviços, levou o engenheiro-chefe, Pereira Simões, a recorrer à dinamite para resolver o problema.<sup>80</sup> Junto com Manuel da Gaya, o engenheiro-chefe fabricou algumas bombas, no intuito de explodir a resistente Baixinha, saindo frustrado das várias tentativas empreendidas.

<sup>79</sup> Mergulhadores. *A República*, Natal, 24 de abr. de 1906.

<sup>80</sup> OBRAS do porto. *A República*, Natal, 26 de jun. de 1906.

Uma delas, por pouco, não levou a vida do mergulhador, que ao colocar a dinamite no recife quase foi pelos ares também!<sup>81</sup> As dificuldades com a Baixinha, levou o engenheiro chefe Pereira Simões, a mudar os planos para melhorar o porto, direcionando os serviços para o arrasamento de outros recifes.

Com as recorrentes dificuldades dos seus navios em fundearem a barra, a companhia *Lloyd Brasileiro*, suspendeu a entrada de seus vapores na capital potiguar, enviando para Natal, um engenheiro representante da companhia com a missão de averiguar a situação da Baixinha e elaborar um novo plano de melhoramentos. O comandante Jaufrett veio a Natal, no dia 11 de julho de 1906, sendo recebido por Pereira Simões. Jaufrett visitou o porto, empreendendo sondagens sobre a região e sugerindo algumas mudanças nos trabalhos realizados pela comissão. Uma delas, era encontrar uma nova entrada para barra, já que no momento, por falta de verba e aparelhos adequados, o arrasamento da Baixinha não podia ser concretizado. A ideia era amenizar o raio da curva da concordância dos arrecifes, ampliando seu raio de curva interno.<sup>82</sup>

Segundo o relatório feito por Jaufrett, o porto de Natal teria condições, até o final desse ano de receber, sem problemas, os navios do *Lloyd*. A companhia autorizou, no dia 21 de agosto a entrada de seus vapores com algumas restrições. Os vapores podiam, segundo o jornal que publicava as notícias referentes ao relatório do comandante inglês, entrar, desde que não tivessem o calado superior a 16 pés, além de ser imprescindível, se colocar, a noite, na região sul da Baixinha, uma boa iluminativa. No dia 22 de agosto desse ano o engenheiro chefe da comissão, Pereira Simões, enviou uma carta ao redator do jornal *A República*, comentando as afirmações publicadas no periódico, no dia anterior, do comandante Jaufrett.<sup>83</sup> Pereira Simões discordaria do representante da *Lloyd*, quando este afirmava que bastava seguir algumas condições para que os navios entrassem, até o final do ano, normalmente no porto. Para Simões, o representante achava, que, diminuindo parte da Baixinha e colocando uma boia, bastaria para entrada dos navios, no entanto, para o engenheiro-chefe, a entrada dos vapores só seria realmente possível, no final do ano seguinte, 1907, caso a comissão recebesse a verba requerida para os serviços.<sup>84</sup>

---

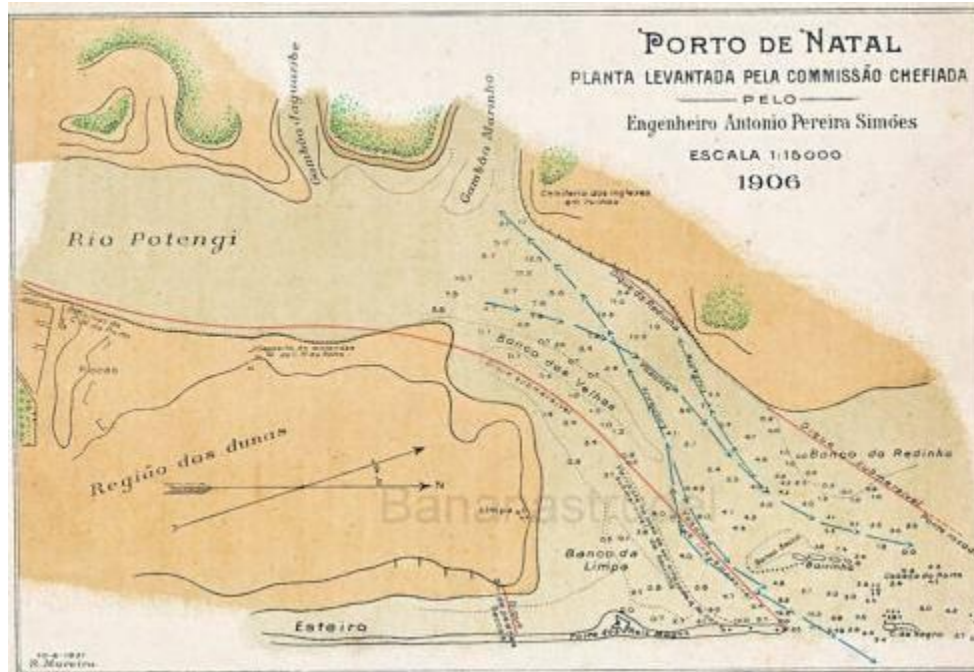
<sup>81</sup> OBRAS do porto. *A República*, Natal, 9 de jun. de 1906.

<sup>82</sup> OBRAS do porto. *A República*, Natal, 11 de jul. de 1906.

<sup>83</sup> LLOYD Brasileiro. *A República*, Natal, 21 de ago. de 1906.

<sup>84</sup> LLOYD Brasileiro. *A República*, Natal, 22 de ago. de 1906.

**Imagem 04 – Planta do porto elaborada pelo engenheiro Antônio Pereira Simões**



**Fonte:** Arquivo particular de William Galvão.

Na planta acima, podemos observar a preocupação do engenheiro-chefe, com a curvatura formada pelos recifes, indicando os melhoramentos que já haviam sido feitos, em relação ao arrasamento da Baixinha.

No dia 3 de agosto de 1907, a comissão de melhoramentos realizou, na fortaleza dos Reis Magos, uma festa para comemorar o recuo de 30 metros da boia que assinala a ponta da Baixinha, que indicava o quase desaparecimento da curva reversa, existente próximo a esse recife. Tal feito, era, segundo o jornal *A República*, resultado do trabalho de arrasamento e dragagem de entulhos na barra empreendido pela comissão, permitindo, agora, o ingresso de navios de maior porte no porto.<sup>85</sup> Do porto externo, prosseguimos nossa visita ao porto interno, formado pelo ancoradouro interno.

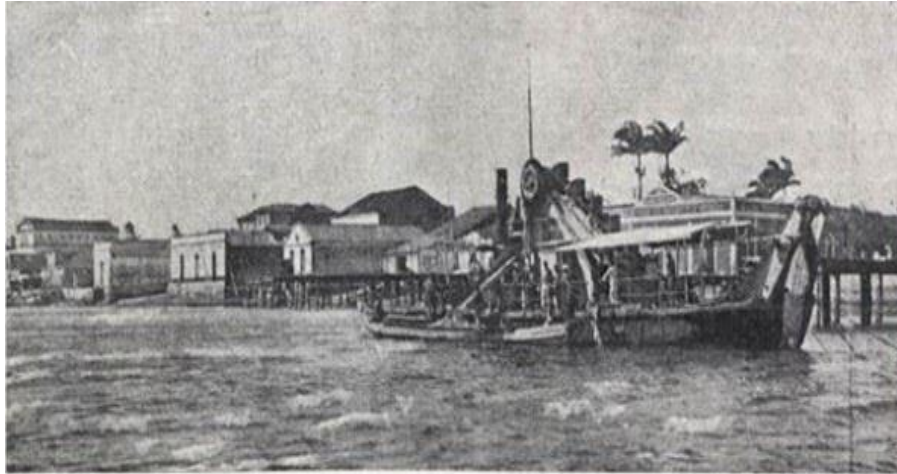
<sup>85</sup> OBRAS do porto. *A República*, Natal, 3 de ago. de 1907.

## 2.4 O PORTO INTERNO

O ancoradouro era a região próxima ao porto, destinada para os navios ancorarem. No periódico republicano, podemos perceber o processo de diferenciação entre o ancoradouro e o cais, que até o final do século XIX, em Natal, se confundiam. Diferente do ancoradouro, o cais era uma estrutura construída para o desembarque, mas que permitia a realização de trabalhos necessários ao funcionamento do porto, como o de transportes de suas mercadorias, até os armazéns realizados por empregados. O cais seria um local de circulação de pessoas empregadas nos serviços necessários para o embarque de pessoas e mercadorias, sendo também um local para sociabilidades, como era o desejo do governador Augusto Tavares de Lyra, para o cais que levaria seu nome. O ancoradouro era apenas o local de chegada, de rápido contato da embarcação com a cidade.

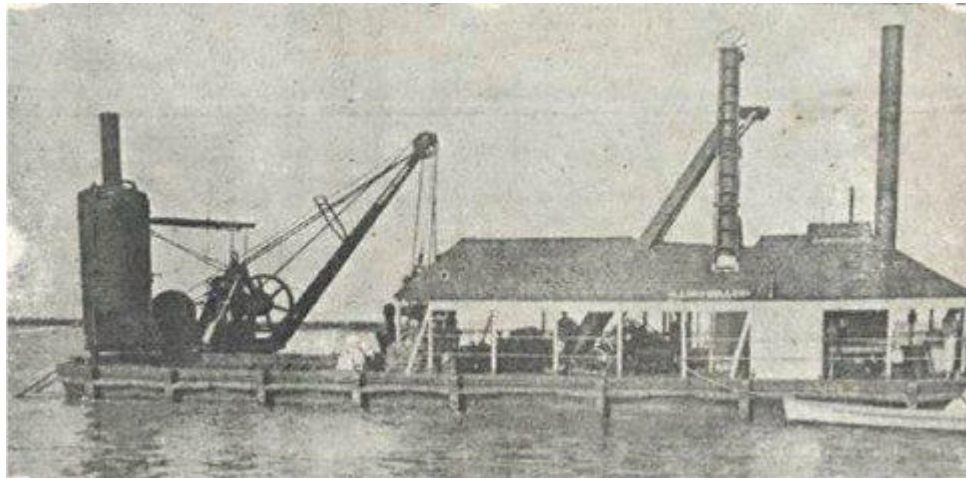
Os ancoradouros existentes na cidade, “sofriam” do mesmo mal: a obstrução dos canais de navegação pelas dunas que cercavam a cidade e que se espalhavam no leito do rio, obstruindo os canais disponíveis para navegação. Para remendar esse mal, as obras de dragagem dos canais eram recomendadas, sendo necessário alguns aparelhos específicos para tais serviços. Primeiramente a draga, embarcação projetada para aprofundar os canais navegáveis, retirando entulhos do leito do rio. A princípio foi utilizada pela comissão de melhoramentos, a draga *Priestman*, sendo trazida outra draga chamada de *Natal*, encomendada pela comissão a Holanda.

**Imagem 05 – Foto da draga Prienstman**



**Fonte:** Arquivo Particular de William Galvão.

**Imagem 06 – Foto da draga de sucção no porto**



**Fonte:** Arquivo particular de William Galvão.

Em 1905, foi construído um pontão, pelos empregados da comissão de melhoramentos do porto de Natal, uma estrutura sobre a água, suportada por estacas para ajudar a suportar as dragas,

um guindaste de cinco toneladas e um bate-estaca do serviço do porto. Também conhecido como *pier*, sua construção foi comemorada pela comissão de melhoramentos do porto de Natal, com a realização de uma regata, a regata do pontão Augusto Severo, nome dado em homenagem ao irmão do ex-governador e chefe de Partido Republicano, Pedro Velho.<sup>86</sup>

A regata foi realizada no dia 18 de fevereiro de 1905, sendo assistida por parte da população natalense, que havia sido convocada pelo Jornal *A República*, para prestigiar o evento. Os empregados da comissão de melhoramentos do porto, participariam da regata ao lado de profissionais do esporte, sendo assistidos pela população que acompanhava a regata do Cais da Alfândega, e pelos representantes da “sociedade natalense”, que poderiam prestigiar o evento de barracos montados próximo ao cais, para os convidados especiais acompanharem a regata.<sup>87</sup>

Os trabalhos de dragagem do ancoradouro interno, gerariam reclamações do agente da *Harrison Line*, Fabricio Pedrosa, que argumentava que, devido ao intenso serviço dragagem próximo ao cais da alfândega, um de seus navios haviam tocado o fundo do rio Potengi.

Acabamos nossa viagem, na chegada de Pedro Velho a sua residência. Buscamos, mediante essa fonte, que trata da recepção do ex-governador e líder do Partido Republicano, reconstituir parte do que era o porto de Natal, no começo do século XX, durante os melhoramentos que foram promovidos sobre este espaço. A partir do cruzamento das fontes encontradas em nossa pesquisa, nesse caso, as matérias do jornal *A República*, junto as resoluções da intendência municipal e fotos da época, fora os relatórios do Ministério da Indústria, Viação e obras públicas sobre o porto de Natal, construímos o mapa desse porto, uma interpretação feita a partir de nosso trabalho de pesquisa, onde podemos visualizar vários dos pontos que constituíam o porto aqui comentados.

---

<sup>86</sup> REGATA do porto. *A República*, Natal, 9 de fev. de 1905.

<sup>87</sup> REGATA do porto. *A República*, Natal, 18 de fev. de 1905.



Porém, três décadas antes, nas páginas do mesmo periódico, vemos muitos autores conterrâneos de Cascudo, dedicando poemas ao mar. Desde autores mais prestigiados no meio intelectual natalense, como Henrique Castriciano, e nacional, como Alvares de Azevedo, até autores anônimos ou sem muita visibilidade na própria capital potiguar, o mar apareceria em diversas narrativas, sendo companheiro de tristezas e desilusões amorosas, fiel e sábio conselheiro, ou até mesmo cenário de ricas e fabulosas aventuras.

Quando em noite de luar, triste e saudosa  
 Cantas, oh mar, na tua imensidade  
 Voa minha alma em doce suavidade  
 Como arrastada em gondola amorosa  
 Gemes e ris e a vaga rumorosa  
 Nuns idyllios ungidios de saudade  
 Em mim difunde a estranho soledade  
 D'essa mania romântica e chorosa  
 Tem teu queixame da musica de beijos  
 Dolente orquestra em dulcidosharpejos  
 Descida as nevoas de um paiz tristonho  
 E em mim acordam tuas andas lentas  
 Todo o scismar das noites luarentas  
 Todo o encanto da pátria do meu sonho<sup>89</sup>

Esse interesse pelo mar, em nada se compara ao medo que marcava as elites europeias, até o final do século XVIII. O mar era visto como parte originária do caos, reduto de monstros marinhos, lugar perigoso e indesejado para aquelas almas sedentas de viagem nesse período. No Período Republicano, em Natal, o mar apareceria como uma das principais forças capazes de projetar a pequena capital no mercado mundial, apresentando ao país e ao mundo, uma cidade liberta do atraso e estagnação do passado. Pelo mar diversos navios passariam por Natal, trazendo mercadorias e pessoas das mais diversas regiões do Brasil e do mundo.

Em sua conferência publicada em 1909, intitulada: *Natal daqui a cinquenta anos*, Manuel Dantas, um dos principais intelectuais natalenses no começo do século XX, imaginava que, em 1959, o porto de natal estaria cercado por grandes “palácios flutuantes”, trazendo milhares de passageiros a Natal.

---

<sup>89</sup> ARAG, Manoel. Letras: *Nostalgia do Mar. A República*, Natal, 2 de dez. de 1909.

Nesse mesmo dia, no vasto porto que se constituirá anos antes adiante dos arrecifes, por meio de dois molhes gigantescos, partindo, um, da ponta do Morcego, outro da ponta do Genipabu, como dois braços enormes querendo apertar num amplexo hercúleo as ondas revoltas do mar alto, o transatlântico Cidade do Natal, palácio flutuante de 40.000 toneladas, lançou ferro, despejando nos cais, ruas e parques milhares de passageiros que vão encher o trem transcontinental na torna-viagem, recebendo os milhares de passageiros que acabaram de fazer a travessia sensacional.<sup>90</sup>

A emergência de uma nova maneira de pensar, ver e dizer o porto no Período Republicano está diretamente ligada ao surgimento de novas sensibilidades em relação ao mar. O rio Potengi, que no final do século XIX, era tido como um dos grandes obstáculos para o desenvolvimento da capital, pelos vários recifes espalhados no litoral, aterrorizando muitas embarcações que desejavam atracar em Natal, passou a ser visto pelos administradores locais norte-rio-grandenses como uma das principais esperanças para projeção de Natal no mercado mundial. O mar, no entanto, despertaria não apenas interesses em relação ao mercado, mas novas sensibilidades. O amor pelo mar passa a ser exaltado em crônicas, poemas e matérias publicadas no jornal *A República*. Em uma crônica publicada em 1913, sobre *a praia*, da autoria de Marco Aurélio, o autor demonstra tal sentimento:

O mar. Amo-o com este mesmo amor irrefreável, insubmisso como que amo a vida, com que admiro a vida... O mar é nossa alma, apoteose máxima da criação, tem inegáveis e íntimas afinidades. Paixões calmas e rebeldes, notam-lhes reciprocamente.<sup>91</sup>

Longe de provocar medo e repulsa, esse mar deveria ser contemplado e admirado pelos natalenses, para este autor. A paisagem do rio Potengi, apareceu como um elemento significativo das matérias de impressões de viagem, sendo testemunha de uma nova cidade que havia surgido com a República. No poema “O Potengi”, publicado em 1912, podemos ver como esse rio se tornou objeto de inspiração e admiração:

---

<sup>90</sup> DANTAS, Manoel. *Natal d'aqui ha cincoenta annos*: segunda conferencia realizada no Salão de Honra do Palácio do Governo em 21 de março de 1909. Natal: Flor do Sal, 2009 (fac-similar da primeira edição lançada pela Imprensa Official, em 1909).

<sup>91</sup> A PRAIA. *A República*, Natal, 11 de set. de 1913.

O seu curso gigante o potengy deslisa  
 Fundo, grande, sem fim, maravilhosamente,  
 Tem a borda o mangal que se estende virente  
 Ao sopro delicado e cantante da brisa  
 Vem de longe, a descer do sertão alto e quente,  
 Que da seca o furor confrange, martyrisa...  
 E desce serpenteando e bello fertiliza  
 A seara que do pó desponta alegremente...<sup>92</sup>

Na reforma do cais da Tavares de Lyra, realizada em 1904, uma das intervenções destacadas pelo governador, era a construção de uma grade de ferro que favorecia a prática da observação e contemplação do rio Potengi. O porto se tornaria, não só um lugar de entrada e saída de mercadorias, mais também um local de onde os transeuntes poderiam admirar os navios que aportavam na capital, observando o rio e as novas práticas esportivas, vistas como necessárias, pelas elites locais, para cuidar da saúde e da beleza dos corpos.

Desde o final do século XVIII, o mar aparecia no discurso médico como a cura de muitas doenças, estimulando a construção de novas sensibilidades que valorizavam a visita à praia e ao porto. Em 1912, o jornal *A República*, publicou a matéria intitulada *Banho de mar*, onde autor destacaria os benefícios à saúde, desta prática. Tais informações, segundo o autor do artigo, haviam sido tiradas do livro francês, *A arte de prolongar a vida* encontrado na biblioteca particular do “vosso melhor pedagogo,” Henrique Castriciano:

Os efeitos do banho marinho são assim prodigiosos porque lhe são inerentes o de sol e o de ar, de cuja systematica e criminosa abstenção nos penitenciamos pelos constantes resfriamentos e moléstias, que são o flagelo de tanta gente.<sup>93</sup>

O mar também aparecia como remédio para acalmar o sistema nervoso, possuindo propriedades específicas capazes de agir sobre o cérebro.<sup>94</sup> Além do banho de mar, era necessário aproveitar os benefícios que o Potengi oferecia aos indivíduos por meio do esporte. No final do

<sup>92</sup> O POTENGI. *A República*, Natal, 21 de dezembro.

<sup>93</sup> NASCIMENTO, J. B. do. *Banho de mar*. *A República*, Natal, 28 de out. de 1912.

<sup>94</sup> A INFLUENCIA do mar no systema nervoso. *A República*, Natal, 28 de Novembro de 1911. P.1

século XIX, em Natal, surgem as primeiras provas de remo no estuário do Potengi, levando parte da cidade, incluindo figuras políticas importantes, como o governador, na festa que era desenvolvida mediante as apresentações das competições. As competições de remo abrigavam tanto profissionais como também amadores, muitos deles empregados da comissão de melhoramentos do porto de Natal.<sup>95</sup>

Essa, por sinal, estimulava a prática do esporte, ao promover competições comemorativas no rio Potengi, referentes à inauguração de novos serviços no porto ou a construção de novos equipamentos a serem utilizados nas obras. A *regata do pontão*, promovida em 1905, para comemorar a construção do pontão, uma passarela sobre a água, importante para dar suporte aos serviços de dragagem, foi um exemplo destas comemorações feitas para inaugurar os novos serviços e equipamentos, e que, ao mesmo tempo, serviam para estimular a prática desse novo esporte, que só ganharia a criação de clubes profissionais em 1915.

Estas novas sensibilidades construídas sobre o mar, ocasionaram, inclusive, uma valorização daqueles que eram empregados na vida do mar, como os pescadores. Em um artigo publicado em 1908, no jornal *A República*, escrito por Mario do Valle, vemos o entusiasmo do autor com o mar e seu apelo aos jovens da cidade para aproveitar o rio Potengi, para exercitar seus corpos. O autor relata uma caminhada sua, feita por Natal, onde teria assistido, no rio Potengi, o trabalho dos pescadores, que sem medo de enfrentar o mar, “transpõem a barra heroicamente.” Os corpos dos pescadores merecem destaque em seu relato, musculosos e gozando de saúde, aproveitando a paisagem do rio Potengi. No entanto, a falta de jovens aproveitando os benefícios do rio revoltou o autor.

E sabem vocês, rapazes em que eu pensava, ao assistir a partida dos bravos pescadores morenos, discípulos desse mestre da liberdade, cujas veias azues representam verdadeiros traços de união a ligar eternamente, as diversas raças do globo? Pensava em vocês. Comigo junto a invalidez desse pobre organismo enfermo e cansado, não se achava nenhum representante da mocidade de agora. Ela não gosta da alegria dos campos, da beleza do mar. Não ama sua terra, não conhece as minúcias da paisagem que a circunda, o viso das colinas torturadas pela saluagem, a ondulação dos morros escalvados. O estuário do potengy, tão azul e tão manso, embalde a convida; vosses, rapazes, odeiam os remos- Vosses

---

<sup>95</sup> MARINHO, Márcia. *Natal também civiliza-se: sociabilidade, lazer e esporte na belle époque natalense (1900-1930)*. 2008. Dissertação – Programa de pós-graduação em História na Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2008. p.68.

que são netos de índios pescadores e dos gigantes que outrora descobriram mares e terras dignotas.<sup>96</sup>

Além dos pescadores, outra profissão do mar mereceu atenção da Folha Republicana: a dos marinheiros. Esses não deveriam ser vistos como sinônimo de escravos, onde a “chibata era sua lei”.<sup>97</sup> Segundo um artigo publicado na Folha Republicana, em 1910, em outros tempos, quando os navios eram movidos a remo, os marinheiros realmente não eram bem vistos na sociedade. Um dos motivos, era porque, geralmente, escravos e prisioneiros de guerra eram transformados em marinheiros, destinados a usar sua força bruta para a embarcação conseguir navegar. Com a evolução dos navios, primeiramente a vela, depois a vapor, a qualificação para ocupar tal profissão mudaria consideravelmente. Primeiramente, não mais escravos, mais sim homens livres que procuravam os navios, voluntariamente, submetendo-se como soldados a leis militares, trabalhando em serviço de empresas navais. Segundo, os modernos navios a vapor exigiam uma maior instrução desses profissionais, que além de se formar em escola de aprendizes de marinheiros, também buscariam escolas técnicas para aprender algum ofício.

Estas novas sensibilidades sobre o mar, construídas no começo do Período Republicano, foram importantes na construção de uma nova noção de porto, pelos grupos dirigentes locais, aonde o espaço portuário iria além de um mero local de entrada e saída de pessoas e mercadorias. O porto também deveria ser um local onde os indivíduos desejariam ficar, seja para observar e contemplar a beleza do rio Potengi, seja para frequentá-lo por meio de esportes, como remo, imprescindíveis, segundo o pensamento corrente da época, para a beleza e a saúde dos corpos. Por fim, o porto também deveria ser um espaço para profissões, dignas de uma cidade moderna e industrial, profissões que exigiam instrução e qualificação.

Veremos, então, que as atividades desenvolvidas no porto, passariam a ter que atender a uma série de exigências cobradas pelo estado, por meio das leis e editais publicados pela Intendência municipal, revelando na legislação urbana, uma nova noção de porto que deveria ser implementada nas intervenções promovidas sobre essa região, e praticada por aqueles que se relacionavam mais de perto com a área portuária.

---

<sup>96</sup> VALLE, Mario do. Pescadores. *A República*, 18 de set. de 1908.

<sup>97</sup> FONTES, Hernani. *Marinheiro e escravo?* *A República*, Natal, 18 de abr. de 1910.

## 2.6. EM BUSCA DO PORTO IDEAL: O ESPAÇO PORTUÁRIO NA LEGISLAÇÃO URBANA

No final do século XVIII, na Inglaterra, uma nova noção de porto se fez presente nas ações mobilizadas pelo Estado, nos espaços urbanos ingleses. Essa noção, chamada pelo geógrafo James Bird de *Porto-cidade em expansão*, substituiria a noção de *porto-primitivo*, que, para ele, ainda dominava grande parte das cidades portuárias europeias até esse momento. Essa nova maneira de ver o porto, fora marcada pela especialização das atividades portuárias, que passavam a ganhar independência frente ao tecido urbano, se expandindo para além da cidade.<sup>98</sup>

A relação simbiótica entre porto e cidade, na qual não havia uma separação clara de suas funções, daria lugar a um novo tipo de relação, exigida pelas transformações desenvolvidas neste período, no mercado mundial. O desenvolvimento dos meios de transporte, com navios cada vez mais equipados e capazes de armazenar grandes carregamentos de mercadorias, produziu mudanças importantes na adequação dos portos, aos novos ritmos exigidos pelas relações comerciais.

A região portuária, deveria ter uma estrutura capaz de receber embarcações de maior porte com grandes carregamentos, sendo importante uma rede armazéns e equipamentos necessários para a realização das atividades portuárias. A tração animal, cederia o lugar, a equipamentos como os guindastes e as pequenas locomotivas, importantes para otimizar o tempo de descarregamento das mercadorias.

Essa nova noção de porto também trouxe a necessidade de uma maior regulamentação por parte do poder público nas atividades estabelecidas na região portuária. O porto se tornaria um espaço importante, dentro de uma cidade moderna, sendo considerada a sua “porta de entrada”, como nos lembra Alain Corbin.<sup>99</sup> Neste sentido, era importante, para o estado, manter o controle sobre este espaço, evitando a desordem e a proliferação de doenças. Ao estudar os hospitais

---

<sup>98</sup> Sobre a emergência dessa nova noção de porto na Inglaterra, ver: MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. *Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação*, 2008. (DOI : 10.4000/confins.7685.). Disponível em: <<http://confins.revues.org/7685>>. Acesso em: 24 jul. 2014.

<sup>99</sup> CORBIN, Alain. op., cit. p. 210.

marítimos, na transição do século XVIII para o século XIX, Michel Foucault nos chama a atenção para a importância de se empreender um controle sobre os corpos no porto.<sup>100</sup>

As disciplinas, para Foucault, começariam no porto, no processo de separação e fiscalização das mercadorias e de organização dos serviços desenvolvidos nessa região. O conceito de disciplina, pensado por Foucault, é importante para compreendermos a emergência dessa nova noção de porto, que passou a orientar muitas das intervenções promovidas nos principais centros urbanos mundiais sobre a área portuária, sendo referência, inclusive, para as cidades brasileiras.

Em seu livro *Vigiar e Punir*, Foucault, desenvolve o conceito de disciplina. Em seus estudos sobre a emergência da prisão como novo método de punição, substituindo os antigos suplícios sobre o corpo, Foucault mostra como uma tecnologia de poder sobre os corpos, emerge, do final século XVIII, à segunda metade do século XIX. Um novo tipo de controle sobre os corpos surgiria, para o autor, marcado pelo foco, não mais no corpo como alvo da prática punitiva, mas na “alma”. O termo “alma”, utilizado por Foucault, se refere aos comportamentos dos indivíduos que deveriam ser controlados, sendo a dominação agora internalizada e não mais exposta como era no caso dos suplícios. Neste ponto, Foucault mostra o surgimento de novas técnicas de poder, destinadas a controlar os corpos, de modo a torná-los dóceis, úteis e submissos. As disciplinas seriam essas técnicas de controle dos corpos, as “artes de organizar e distribuir os indivíduos sobre o espaço”.<sup>101</sup>

Apesar do porto não ter sido um dos objetos de estudos privilegiados por Foucault, para pensar a ação das disciplinas, tal como as prisões e hospitais, podemos pensar o porto, também, como um espaço disciplinar, um espaço por onde as disciplinas são exercidas sobre os indivíduos. A noção moderna de porto foi marcada, justamente, pelo esforço de organizar, racionalizar e hierarquizar as atividades empreendidas na área portuária. O porto é organizado, de modo a ser dividido em espaços, que tenham funções específicas, para o qual, cada indivíduo, deve ser direcionado. Por isso, os novos portos do século XIX, trazem consigo uma forte atenção do poder público no tocante a regulamentação dos seus serviços. É necessário estabelecer seus limites, controlar a vida dos “trabalhadores do mar”, por meio de licenças, leis e da fiscalização

<sup>100</sup> FOUCAULT, Michel. *Microfísica do Poder*. 21. ed. Rio de Janeiro: Graal, 2005.

<sup>101</sup> FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir*. 40. ed. Petrópolis: Vozes, 2012, p. 135.

realizada nas alfândegas e nas capitâneas dos portos, de maneira que os corpos sejam dóceis, submissos e úteis.

Em Natal, essa nova noção sobre o porto, só passaria a fazer parte do discurso dos administradores norte-rio-grandenses no começo do Período Republicano. Com a República, podemos perceber a preocupação do estado, com a questão dos limites do porto. Foi importante para os grupos dirigentes locais, definir o que era o porto, quais os seus limites físicos e a relação que aqueles que o praticavam deveriam estabelecer com o poder público. As leis e editais publicados pela Intendência municipal e pela Capitania do Porto foram importantes, por buscarem implementar, pela lei, uma nova maneira de pensar e praticar o espaço portuário. No entanto, o porto ideal, que surge na legislação urbana no período republicano, não seria bem recebido por figuras importantes no campo político e econômico da cidade, que se viam afetadas negativamente por essas mudanças.

No ano de 1903, uma ação da Capitania dos Portos, órgão responsável, segundo o regulamento dos portos brasileiros, por organizar todos os serviços referentes ao porto nas cidades brasileiras, geraria o conflito entre esse órgão e um importante comerciante natalense. Tal conflito, mostraria o embate entre uma nova noção de porto, idealizada na lei, pelos administradores locais, e a prática daqueles a qual ela deveria atingir. A capitania havia limitado o ancoradouro interno, estabelecendo uma linha que partiria do Refoles, caindo perpendicularmente na margem oposta do rio. A resolução implicaria que, todos os pequenos barcos, lanchas, escaleres e barcas que transpusesse a barra, em direção a Macaíba, deveriam tirar despacho marítimo no referido órgão.<sup>102</sup>

Tal medida, levou o comerciante Fabricio Pedrosa, a questionar a autoridade deste órgão, pois sua ação havia prejudicado seus negócios. O jornal *A República*, que narrou todo este conflito e que demonstrava, pela sua argumentação, estar do lado de Pedrosa, afirmaria que, o ato da capitania, não teria uma fundamentação legal por ser resultante de uma má interpretação da lei. Segundo a lei, citada pelo periódico, era dever das Capitâneas dos Portos fixarem os limites destes espaços, mediante as condições de cada localidade. Nesse ponto, o periódico argumentaria que, as exigências da capitania aos comerciantes, eram incompatíveis com as condições da cidade.

---

<sup>102</sup> O TRÁFEGO no porto. *A República*, Natal, 16 de out. de 1903.

O periódico endossaria a argumentação de Pedrosa, criticando outra ação da Capitania do Porto, que, segundo ele, revelava a desconsideração das condições da localidade. Segundo o jornal republicano, o capitão do porto havia intimado o *Vapor Corrientes*, que estava descarregando querosene e farinha de trigo, a não descarregar suas mercadorias com barcas e lanchas, mas sim com alvarengas. As alvarengas eram pequenas embarcações, geralmente feitas de madeira e destinadas a realizar o desembarque de pequenas mercadorias. O periódico argumentaria que, “todos sabem que não existem alvarengas no porto, sendo uma ação extremamente condenável a do capitão do porto.”

Fabricio Pedrosa questionaria a própria esfera de atuação da capitania do porto, afirmando, que suas ações estariam, inclusive, prejudicando as obras do porto. Se valendo de suas relações de poder, Pedrosa comunica Lauro Sodré, ex-ministro da viação e obras públicas, e, no momento, senador da República, a situação, e pediria que Sodré emitisse um telegrama ao Ministro da Marinha exigindo uma intervenção sobre o assunto. O embate entre o órgão e o comerciante teria, como vencedor, Fabricio Pedrosa, que conseguiria a nomeação de um novo capitão do porto, vindo do sul, mostrando a importância das relações pessoais na subversão daquilo que era imposto pela lei.

No entanto, podemos ver neste conflito que, a questão dos limites do porto, passou a ser abordada pelos grupos dirigentes locais. Era necessário organizar o espaço portuário, estabelecendo funções para cada uma de suas “partes”. Como vimos, no primeiro tópico deste capítulo, os vários cais espalhados no espaço urbano, ganhariam funções específicas, sendo hierarquizados. O cais da Tavares de Lyra, por receber passageiros, era evidenciado como o principal, enquanto que o cais da Pedra do Rosário, do Passo da Pátria, da Olynto Meira e do Porto do Padre, eram tidos como locais secundários, sendo as mercadorias direcionadas para esses pontos. Mesmo no descarregamento das mercadorias, havia uma hierarquização dos locais de desembarque. Os carregamentos mais importantes, referentes a grandes comerciantes, como Fabricio Pedrosa e Júlio Von Sosten, iam diretamente para o cais da alfândega, onde os armazéns desses comerciantes estavam instalados.

A vida dos “trabalhadores do mar” passou a ser organizada pelas licenças exigidas pela capitania dos portos. O desembarque na cidade envolveu, a partir do Período Republicano, uma

série de exigências. Primeiramente, as embarcações não poderiam mais estar fundeadas próximas ao cais, sendo necessário haver uma distância de vinte metros dos navios em relação ao cais.<sup>103</sup>

Quer de dia, quer de noite, quaisquer embarcações miúdas, quer andem ou não sejam de serviço publico ou particular, não poderão conservar-se atacadas ou amarradas ás escadas dos navios ou cais senão o tempo a frete dispensável para embarcar e desembarcar as pessoas ou objetos que conduzirem e as que tenham de esperar ficarão ao largo, em distancia que não estorve a passagem das outras, e só poderão atracar quando largar e que estiver na ocasião atracada.<sup>104</sup>

As embarcações que chegavam à cidade, deveriam também apresentar alguma bandeira de identificação da nação a qual pertenciam, elemento importante para a segurança da capital. A questão da segurança no porto, foi bastante destacada nas leis publicadas pela intendência, de maneira a evitar que este espaço se tornasse um lugar de desordem. Em 1907, o capitão do porto de Natal, Arthur Alvim, comunicava pelo jornal *A República*, o despacho feito pelo Ministro da Marinha, que proibiu o embarque e desembarque de tripulantes de navios mercantes sem combinado termo de ajuste na capitania, em presença do capitão do navio e tripulantes. O problema da segurança no porto, não foi restrito a capital potiguar, sendo discutido pelos Ministros da Marinha e de Guerra, medidas que garantissem a defesa dos portos brasileiros. A criação de uma comissão de engenheiros e artilharia do Estado maior para o estudo da defesa dos portos seria recomendada pelo Ministro da Guerra.

Neste mesmo ano, o engenheiro chefe da comissão de melhoramentos do porto, Antônio Simões, foi convidado para participar de uma associação nacional, destinada a cuidar da segurança dos portos e de todos os trabalhadores do mar, promovendo o desenvolvimento das atividades envolvidas no transporte marítimo. A associação chamada de Liga marítima, criada em 1907, envolveu engenheiros, políticos e intelectuais de várias regiões do Brasil, que, para participar integrá-la, deveriam contribuir com a cota mensal de 1000 réis. Os representantes da liga viriam a Natal, sendo hospedados no hotel internacional para conferência que dariam no Teatro Carlos Gomes sobre os benefícios dessa associação para os natalenses.

---

<sup>103</sup>CAPITANIA do porto. *A República*, Natal, 2 de junho de 1913.

<sup>104</sup>CAPITANIA do porto. *A República*, Nata, 9 de out. de 1912.

Queremos estudar e resolver as questões relativas ao desenvolvimento da marinha mercante, do comércio marítimo, pescarias, sport náutico, marinha de recreio, promover e animar a iniciativa particular em todas as empresas que, na capital federal e nos Estados, possam favorecer à expansão do comércio marítimo, da marinha mercante e das indústrias correlativas, queremos dar impulso e auxílio a construção naval brasileira; vigiar e desenvolver a educação do pessoal da marinha mercante: dispensar a população marítima o possível auxílio intelectual, material e moral.<sup>105</sup>

Em 1909, alguns tripulantes ingleses haviam aportado na cidade e ido ao Passo da Pátria, provocando tumulto na região. A ação dos “desordeiros” foi informada a Odilon Garcia, agente da *Lloyd Brasileiro* e “vice-cônsul da Inglaterra” em Natal, que tomou as medidas necessárias para punir os tripulantes ingleses.<sup>106</sup> O tema da delinquência, principalmente na região portuária, seria bastante explorado pela imprensa local, que condenava tais atos, vistos como “atos de selvageria”, incompatíveis com os costumes civilizados que deveriam ser praticados no porto.

Outro ponto crucial do controle no porto, diz respeito ao problema da higiene. Em 1907, Oswaldo Cruz, diretor da Repartição Geral de Saúde Pública, enviou ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Tavares de Lyra, um ofício exigindo a reforma dessa repartição, fundamental para o “progresso do país,” pois o aumento do número de navios a atracarem nos portos brasileiros, exigia uma maior visita dos médicos nessas embarcações.<sup>107</sup>

A visita do inspetor de saúde ao porto, foi decisiva para evitar a proliferação de doenças e epidemias no espaço urbano, um dos principais problemas que preocupavam as elites locais nas cidades brasileiras na passagem do século XIX para o século XX. As embarcações que chegavam a Natal portando doentes, deveriam avisar, por meio de uma bandeira amarela, que estavam diante dessa situação, de modo a prevenir qualquer ameaça de epidemia. Em momentos como esse, foi necessária a construção de planos de emergência pelo inspetor de saúde no porto. Em 1902, com a eclosão de um surto de peste bubônica no Recife, foi feito um plano de isolamento dos doentes na fortaleza dos Reis Magos, mediante o medo da propagação de uma epidemia na cidade. Todos os navios que atracavam na capital norte-rio-grandense, passariam, então, pela inspeção do profissional de saúde do porto, na época, o médico Segundo Wanderley.

<sup>105</sup> A LIGA marítima. *A República*, Natal, 11 de Outubro de 1907.

<sup>106</sup> VÁRIAS. *A República*, Natal, 27 de dez. de 1909.

<sup>107</sup> SERVIÇO sanitário dos portos. *A República*, Natal, 28 de fev. de 1907.

Mas não eram apenas os navios o foco da higiene. As ruas e avenidas próximas ao porto, também recebiam uma grande atenção do inspetor de saúde, que exigia das edificações as condições mínimas de higiene pública. Em sua visita a avenida Tavares de Lyra, o fiscal de higiene, obrigaria o dono de um dos estabelecimentos alocados na avenida Oridio Silva, a fazer uma limpeza urgente de seu estabelecimento, com pena de multa da Intendência municipal.<sup>108</sup>

No entanto, ao analisarmos a emergência de uma nova noção de porto no discurso dos administradores locais norte-rio-grandenses, consideramos que, essa nova maneira de pensar o porto, não substituiu completamente a antiga noção. Neste ponto, discordamos da abordagem feita por autores do campo da geografia portuária, como James Bird, que abordam a história dos portos numa perspectiva evolucionista e linear, não atentando-se para as imbricações de noções distintas numa mesma época.

Entendemos que, no caso de Natal, a nova maneira de pensar o porto, não excluiu a continuidade de algumas percepções próprias de uma noção primitiva de porto. Um exemplo disto, está nas matérias publicadas pelo jornal *A República*, sobre o escafandrista Manuel da Gaya, que veio a Natal para realizar estudos no porto. A vinda de um mergulhador para a cidade, com um equipamento tido como moderno, repercutiu em muitas matérias no jornal *A República*, que tentava contar, para seus leitores, um pouco da profissão do mergulhador. Nessas histórias dedicadas a abordar a profissão do mergulhador, algumas entrevistas foram feitas ao próprio Manuel da Gaya.

Em uma delas, Manuel da Gaya, relata algumas de suas aventuras como mergulhador. Segundo ele, em um dos seus trabalhos, ao mergulhar no fundo do oceano, próximo ao caribe, na América Central, se deparou com um monstro marinho, *o Requien*, com mais de 7 metros de comprimento. Na matéria publicada no dia 27 de maio deste ano, o periódico afirma, que a entrada rápida no mar, pode gerar um “mau gênio na pessoa”, por isso a necessidade de equipamentos como o escafandro.<sup>109</sup> Aqui, percebemos que, mesmo o mar, no Período Republicano, despertando novas sensibilidades, marcadas pelo arrefecimento do medo em sua relação, vestígios de uma noção primitiva, onde mar aterrorizava o imaginário dos indivíduos, como local perigoso e habitat de monstros terríveis ainda perdurava.

---

<sup>108</sup> VÁRIAS. *A República*, Natal, 5 de dez. de 1913.

<sup>109</sup> MERGULHADORES. *A República*, Natal, 27 de maio de 1906.

Além da permanência de determinadas percepções, em relação ao mar, podemos notar também o conflito existente no discurso dos administradores locais norte-rio-grandenses entre a nova e a antiga noção de porto. Ao mesmo tempo em que os grupos dirigentes locais buscavam organizar o espaço portuário, integrando-o a cidade, como vimos no caso da construção da avenida do porto, persistia em parte, no discurso dos administradores locais, a ideia de que resolvido o problema do arrasamento da Baixinha, todos os problemas do porto estariam resolvidos.

Espaços como o cais, as docas e os armazéns, apareciam, em alguns momentos, como elementos secundários e sem urgência. O conflito entre o que deveria ser o porto para os administradores potiguares se fez presente nas intervenções promovidas sobre a região portuária. Em alguns momentos, integrar o porto ao tecido urbano, dirigindo a atenção para sua estrutura interna, parecia ser o foco do Estado em seus discursos, principalmente nas mensagens de governador apresentadas a Assembleia Legislativa. Em outros, a mesma noção presente no século XIX, que considerava o porto apenas como todos os pontos de embarque e desembarque espalhados na cidade, com sua entrada demarcada com o recife chamado de Baixinha, figurariam nas falas dos grupos dirigentes locais, que viam o porto resumido a esse melhoramento.

Consideramos que, o Período Republicano, marcou, no estado, o esforço de implementar essa nova noção de porto, nas intervenções dirigidas a área portuária. Porém, o entendimento do que seria o porto, incluiria a apropriação do que era visto enquanto modelo de porto moderno junto às especificidades locais e os interesses políticos e econômicos das elites.

## 2.7. HISTÓRIAS E AVENTURAS DE UM MERGULHADOR EM NATAL: O PORTO E A CIÊNCIA MODERNA

O período em que o mergulhador Manuel da Gaya passou em Natal, gerou muitas matérias no jornal *A República*. A expectativa com a chegada deste profissional na cidade e com o que ele representava levou o periódico republicano a dedicar vários artigos aos seus leitores destinados a falar, um pouco mais, da profissão de Manuel da Gaya e das aventuras vivenciadas por ele em outros locais do Brasil e do mundo.

Primeiramente, o jornal decidiu fazer uma história da profissão, desde a antiguidade quando os mergulhadores não dispunham de equipamentos sofisticados como o escafandro, até os tempos modernos, onde o homem havia conseguido finalmente superar as limitações da natureza que em outrora o atrasavam.

Na Antiguidade, o homem se valia apenas do fôlego para mergulhar, tal como os pescadores que, no começo do século XX, se aventuravam na prática do mergulho no rio Potengi. Em vários momentos importantes da história mundial, esse profissional, o mergulhador, teve, segundo o periódico, uma participação decisiva. O mergulho, diferente dos tempos modernos, era restrito a operações de guerra. O mergulhador era aquele em que “tinha a obrigação de velar pela conservação das quilhas e costados, cabos e amarras, operando, quando necessário contra as frotas inimigas.” Em episódios históricos famosos, como na guerra entre gregos e persas, ou no cerco de Tiro, por Alexandre o Grande, a atuação dos mergulhadores havia sido decisiva para os rumos dos conflitos, surpreendendo os inimigos com suas operações submersas no mar.<sup>110</sup>

Apenas no século XVIII, segundo o jornal, o mergulho no mar, em altas profundidades, passou a ser estimulado em ocasiões fora daquelas restritas a operações de guerra. A busca dos pescadores por pérolas, nas ostras, motivaria muitos deles a se jogarem sem nenhum equipamento no mar, arriscando suas vidas mediante a esperança da prosperidade instantânea, com a descoberta de materiais preciosos. O próprio Manuel da Gaya, havia começado sua carreira como mergulhador neste ramo, o de pescador de pérolas.

No entanto, somente no século XIX, o escafandro, um aparelho moderno na época, possível pelos avanços da ciência, possibilitou que, o mergulhador, encarasse o desafio de sua profissão com maior tranquilidade.

A humanidade tende, pois para o período de trabalho industrial que é laço que aperta a confraternização universal, emergindo das passadas épocas truculentas da guerra e da destruição, através de uma transição gananciosa de lutas inglórias. O escafandro, é pois um aparelho do progresso humano.<sup>111</sup>

Nas histórias narradas pelo jornal *A República*, sobre o mergulhador, percebemos o esforço do periódico, em mostrar como a vinda deste profissional a Natal demarcaria um novo

<sup>110</sup> OS MERGULHADORES. *A República*, Natal, 17 de abr. de 1906.

<sup>111</sup> OS MERGULHADORES. *A República*, Natal, 24 de abr. de 1906.

momento na história da cidade. Logo nas primeiras matérias, vemos o Periódico Republicano afirmar a presença de mergulhadores em eventos decisivos na história mundial. Sua chegada em Natal, representaria então, o novo momento vivenciado pela capital, na qual, esta, se aproximaria do mundo moderno e industrial. “O escafandro é um aparelho do progresso humano.”<sup>112</sup> O uso desse equipamento, tido como moderno, indicaria que, as intervenções sobre o porto, estavam sendo promovidas pelo uso da técnica oriunda do saber científico, mostrando que a cidade estava buscando superar as limitações da natureza. Por isso, a presença de um profissional como esse, portando, fazendo uso de equipamentos modernos, indicaria o grau de evolução a que Natal estaria alcançando.

Em meio aos seus trabalhos na barra, Manuel da Gaya, era assistido por uma multidão de curiosos, que abrigavam entre eles o próprio governador, o engenheiro-chefe do porto e alguns redatores do jornal *A República*. A plateia que testemunhava os trabalhos de mergulhador, poderia assistir ao velho embate entre o homem e a natureza, que desta vez, possuía um elemento decisivo para vitória humana: o conhecimento científico. A posse desse conhecimento, levaria o mergulhador a encarar o mar, longe do medo de monstros terríveis como o *Requien*, consciente dos limites de seu próprio corpo e destinado a estudar a região submersa da entrada da barra para fazer a previsão de sua vitória. Porém, para vencer a natureza, era necessário o uso de equipamentos modernos adequados aos serviços que deveriam ser realizados no porto.

A falta de equipamentos modernos nas obras do porto, seria uma das grandes reclamações dos engenheiros-chefes, que passavam pela comissão de melhoramentos do porto de Natal. Uma parte considerável dos atrasos existentes nos serviços do porto, foi atribuída à falta de equipamentos adequados para levarem os trabalhos adiante. No caso das obras de arrasamento da Baixinha, principal intervenção promovida sobre o porto no começo do século XX, a falta de “aparelhagem mais aperfeiçoada” dificultava bastante os trabalhos.<sup>113</sup>

Assim, por exemplo, ao passo que, com um pilão de uma tonelada e uma queda máxima de dois metros, o mais que ele tem conseguido ali em dia de trabalho é dar cento e poucos golpes, com um pilão de Lobnitz e a sua aparelhagem adequada, de dez toneladas e dez metros de queda se conseguiria dar em dez

<sup>112</sup> Mergulhadores. *A República*, Natal, 21 de agosto de 1906.

<sup>113</sup> Obras do porto. *A República*, Natal, 20 de abr. de 1906.

horas de trabalho mil e quinhentos golpes que reduziria facilmente a pedra da Baixinha [...].<sup>114</sup>

Em 1906, foi encomendada, na Inglaterra, pelo engenheiro chefe da comissão do porto de Natal, Pereira Simões, a construção de um pilão mecânico de cinco toneladas, acompanhado de um guindaste da mesma força, que seriam apoiados no Pontão Lauro Muller, que também estava em construção no estaleiro de Felipe Benicio na capital. Pilão encomendado, não era ainda o ideal, citado acima, que custaria, segundo Pereira Simões, aproximadamente 120.000 contos de réis, valor que excedia em muito a verba consignada pelo governo ao arrasamento da Baixinha, que girava em torno de 30.000 réis. Mesmo não sendo o equipamento desejado, o pilão encomendado, ajudaria consideravelmente nos serviços do porto.

A falta de verba para comprar aparelhos adequados e “aperfeiçoados”, levou a comissão de melhoramentos, a se responsabilizar pela construção e manutenção de alguns equipamentos usados nas obras do porto. A construção do pontão Lauro Muller, uma estrutura de ferro usada para sustentar as dragas, foi um exemplo. No dia 8 de maio desse ano, 1906, devido à agitação do mar, o pontão se soltou da draga, sendo segurada uma das correntes que o prendiam por um dos marinheiros responsáveis por esse serviço, tendo um de seus dedos esmagados ao tentar segurar as correntes.<sup>115</sup> O pontão seria levado para as oficinas da alfândega, onde os empregados da comissão de melhoramentos buscariam consertá-lo.

Outro exemplo, é referente ao escafandro utilizado pelo mergulhador Manuel da Gaya. No ano de 1907, em um de seus estudos no rio Potengi, o mergulhador naufragaria na canoa que utilizava para seus trabalhos, perdendo parte de seu material de mergulho nas águas do rio.<sup>116</sup> As partes restantes do escafandro foram concertadas nas oficinas da alfândega, sendo achado posteriormente, o resto do material perdido pelos empregados da comissão de melhoramentos do porto.

Em 1910, foi encomendado, pelo engenheiro-chefe, Pereira Simões, uma pequena locomotiva e um novo guindaste para ajudar nas obras, e que posteriormente, poderia, segundo o engenheiro, servir para otimizar o descarregamento das mercadorias que chegavam a Natal nos navios. O uso desses equipamentos, foi destacado pela Folha Republicana, como prova do avanço

---

<sup>114</sup> Idem, p. 1.

<sup>115</sup> OBRAS do porto. *A República*, Natal, 8 de maio de 1906.

<sup>116</sup> NAUFRÁGIO do mergulhador. 17 de ago. de 1907.

da cidade, pois o uso deles possibilitaria a superação dos limites impostos pela natureza. A ciência estaria ajudando os grupos dirigentes locais, a vencer os obstáculos no espaço urbano que faziam Natal dormir, ainda no “sono do passado.”<sup>117</sup>

As obras do porto eram vistas pelos administradores locais potiguares como exemplo da eterna luta entre homem e natureza, mostrando a vitória humana, conseguida pelo uso do conhecimento científico, evidenciado nos equipamentos e técnicas utilizadas nos melhoramentos do porto de Natal.

Essa nova noção de porto, marcada por este desejo de organizá-lo, tornando-o um espaço de ordem, de controle dos corpos e das mercadorias, gerou, na cidade, novas práticas sociais, que, por sua vez, produziram novos saberes sobre os indivíduos. Esses novos saberes engendraram novos tipos de subjetividade no espaço urbano. O porto passaria a ser dotado de uma função pedagógica na cidade, incorporando no tecido urbano, novos códigos, valores, ideias e práticas. Veremos também que, para tornar o porto a “sala de espera da cidade,” os grupos dirigentes locais, teriam que modificar parte da composição do espaço urbano para integrar o porto à cidade. Para colocar em prática esse plano, vários conflitos emergiriam na capital, entre as figuras políticas e comerciais importantes, que buscavam se favorecer com o processo de organização do porto, com as figuras tidas como indesejáveis a essa “sala de espera”, indivíduos que podiam “manchar” a imagem de progresso e civilidade que o porto de Natal deveria fornecer aos viajantes e ao mundo.

---

<sup>117</sup> OBRAS do porto. *A República*, Natal, 25 de ago. de 1910.

### CAPÍTULO 03 – UM NOVO PORTO PARA UMA NOVA CIDADE

Em 1908, Manoel Dantas, uma das figuras de destaque do meio intelectual natalense e redator do jornal *A República*, publicou, no respectivo periódico, uma matéria, na qual descrevia sua emoção ao ter visitado o cais da Augusto Tavares de Lyra:

Sexta feira passada, deveres de amizade levaram-me ao caes "Augusto Lyra" para os votos de boa viagem a dois distintos moços, dignos representantes dessa geração, nova e cheia de fé que o Rio Grande do Norte, dentro do meio social que personificamos, vai formando para um dia confiar-lhe seus destinos.

Tive então uma impressão de contentamento profundo ao espectáculo que offereciam as aguas do Potengy, em cuja tranquilidade como que havia uma exhaustão de vida. O sol faiscava sobre a lisura do espelho cristallino, naquella tarde de verão. As collinas cobertas de verdura eram uma moldura côm de esperança na fita prateada do rio. Escalerea e canôas, pejudos de gente e mercadorias, iam e vinham de terra para o "Orator", o "Bragança", o "Planeta", o "Cabral", o "Alagoas", cinco vapores que affirmavam a vida do nosso porto e a prosperidade do nosso commercio.<sup>118</sup>

Em sua descrição, Manoel Dantas enfatiza o “espetáculo” que as águas do Potengi lhe proporcionam, com os navios circulando pelo porto, trazendo mercadorias e pessoas. A impressão que o porto despertou neste intelectual, foi, para ele, uma das provas de que o progresso havia chegado às terras potiguares. Segundo o autor, “se isto não é progresso, e se não é expansão de uma terra que promete, então é que mudou-se a noção de todas as ideias que concebemos sobre a grandeza dos povos.”<sup>119</sup>

Durante o começo do século XX a preocupação com a impressão fornecida pelo porto, não só aos natalenses, como Manoel Dantas, mas aos viajantes que porventura chegassem a capital norte-rio-grandense pela via marítima, tomou conta dos administradores locais. O porto, como já vimos no segundo capítulo, deveria se tornar, para os grupos dirigentes locais, a “sala de espera” da cidade, o primeiro contato dos viajantes com Natal.

<sup>118</sup> CONTENTE, Braz. *A Republica*, Natal, 10 ago. 1908.

<sup>119</sup> Idem, p. 1.

A ideia de sala de espera, implicaria várias questões importantes, em relação ao espaço urbano. A imagem da sala de espera, pressupunha a integração do porto ao tecido urbano, indicando um novo tipo de relação entre a cidade e a área portuária. Até o final do século XIX, o porto não era pensado, pelos grupos dirigentes locais, enquanto um espaço que fazia parte da capital. As referências ao porto, nos discursos dos administradores locais, giravam sempre em torno da sua entrada, demarcada pela Baixinha. Nos momentos em que, no discurso dos grupos dominantes, emergia a preocupação com os vários “portos” espalhados na cidade, a atenção do poder público era direcionada para algumas melhorias destes pontos de embarque e desembarque, não havendo nenhum plano maior de melhoramentos que incluísse e articulasse o porto ao tecido urbano.

A imagem da sala de espera, representava uma nova percepção em relação ao porto e a sua articulação com a cidade. O porto não seria um espaço apenas de entrada e saída de mercadorias. O porto assumiria outras funções. No mesmo ano da matéria publicada por Manoel Dantas no periódico republicano, foi publicado no jornal um artigo referente a um projeto idealizado pelo ex-senador, governador e chefe do Partido Republicano falecido no ano anterior, 1907, Pedro Velho. O projeto foi dedicado à construção da avenida do porto. Uma avenida aberta entre a avenida Tavares de Lyra e a rua Sachet.

É verdade que já alguns armazenários construíram frentes para o rio; mas é indispensável que os restantes o façam para que dentro em breve tempo possamos inaugurar a avenida do porto, numa pitoresca, suave e elegante curva que, ligando os pontos acima referidos, abra nos visitantes uma sala de espera modesta porém digna de uma sociedade que se desenvolve, desejosa de afirmar que aqui também a civilização industrial já plantou as suas tendas.<sup>120</sup>

O projeto, que buscava construir uma avenida, fazendo “uma suave e elegante curva” entre a Tavares de Lyra e a Rua Sachet, fazia parte de um projeto maior, de melhoramentos da cidade, onde a avenida do porto era uma das ações fundamentais para construção de um novo espaço na cidade: a sua sala de espera.

---

<sup>120</sup> MELHORAMENTOS da cidade. *A Republica*, Natal, 12 fev. 1908.

### Imagem 08 – Mapa de reconstrução do projeto da avenida do porto



**Fonte:** Mapa confeccionado pelo grupo de pesquisa do HCURB

O mapa acima, foi feito a partir das fontes encontradas no jornal *A República*, com fotos da época, aliadas as informações obtidas nos discursos dos grupos dirigentes locais em relação ao projeto da avenida do porto. Portanto, este mapa é uma interpretação histórica de um projeto que não chegou a se concretizar, apenas a ser idealizado. Nele, podemos perceber como esta sala de espera, forneceria para o viajante que chegasse a capital pela via marítima, um novo olhar sobre o porto e sobre a cidade.

A curva idealizada no projeto, deveria expor aos viajantes logo ao atracarem no cais, as novas edificações construídas na avenida segundo os padrões do que os grupos dirigentes locais entendiam ser algo próximo do “urbanismo moderno.” Podemos notar também como a avenida facilitaria o passeio pela área portuária, permitindo aos transeuntes, que contemplassem o porto e o rio Potengi. Essa percepção da contemplação do porto e do rio foi destacada diversas vezes nos discursos presentes nos principais periódicos natalenses. A própria reforma do cais da Tavares de Lyra, em 1904, foi feita, tomando-se a precaução, segundo o discurso oficial do próprio

governador do Estado, de colocar-se uma grade de ferro próxima ao cais que permitisse esse ato de olhar e contemplar a paisagem.

Tal plano atenderia ao desejo das elites locais de trazer, para Natal, como foi referenciada no artigo acima, “a civilização industrial” para capital. Essa civilização industrial era o desejo das elites locais natalenses, que buscavam, tal como os grupos dirigentes das principais cidades brasileiras, incluir a capital no rol das cidades tidas como modernas e civilizadas. Os grandes centros urbanos mundiais, como Paris, Londres e Nova Iorque, centros dessa cultura democrática e científica que se irradiava para mais diversas regiões do planeta, eram adotados como referenciais para as intervenções nos espaços urbanos brasileiros.

Neste sentido, a ideia de um porto organizado, racionalizado e regulamentado pelo poder público, e que exigia mudanças na cidade para se tornar sua sala de espera, era uma das medidas encontradas pelos grupos dirigentes potiguares para modernizar a cidade, de modo a introduzir na capital, uma parte daquilo que entendiam ser parte de um mundo moderno e industrial, em voga na Europa e na América do Norte. O porto assumiria um papel importante dentro desse processo de remodelação urbana, pois passaria a ser visto como o ponto que representava o primeiro dos viajantes que passassem por Natal, levando-se em conta, o momento histórico em que o transporte fluvial ainda era, mesmo diante de todas suas limitações, a principal via de comunicação do Rio Grande do Norte.

A ideia da sala de espera e da avenida do porto, enquanto uma medida para consolidar essa imagem, não era restrita da capital potiguar. Em várias capitais brasileiras foram abertas avenidas próximas ao porto, no intuito de tornar a área portuária este ponto de entrada da cidade, um ponto que deveria vender uma imagem de progresso, de embelezamento e civilidade. Para citarmos alguns exemplos, podemos ver o caso da capital federal, com a abertura da avenida central, que fazia parte de um plano geral de melhoramentos que “unindo mar a mar”, do cais à praia de Santa Lúcia, possibilitava a ampliação de toda a área do centro comercial carioca.<sup>121</sup>

A abertura dessas grandes avenidas no Brasil, fez parte do processo denominado por Antonie Picon de *Haussmanização*, que consistia na tentativa de transpor, de maneira simplificada, um tipo de intervenção desenvolvida em Paris, durante a administração do barão de Haussman, pensado dentro de condições diferentes das existentes, na realidade, das cidades

---

<sup>121</sup> BECHIMOL. op. cit., p. 49.

brasileiras, na transição do século XIX para o século XX.<sup>122</sup> Como nos lembra Raimundo Faoro, as elites brasileiras, no intuito de alcançarem este ideal de modernidade, tentavam “queimar etapas”, se apropriando de modelos urbanísticos estrangeiros sem levar em conta às especificidades do país. Por isso, para o autor, não podemos falar em modernidade no país neste momento, mas sim em processos de modernização, levados a cabo por grupos dirigentes que, no intuito de se legitimarem no poder, por isso, promovendo intervenções sobre os espaços urbanos.<sup>123</sup> Segundo José Geraldo, a força desse paradigma cultural, focado no processo de remodelação urbana de Paris, e sonho das elites brasileiras, levou engenheiros e administradores, mesmo aqueles com algum conhecimento urbanístico, a contentar-se com processos de modernização, que às vezes se concentravam apenas na abertura de uma única avenida.<sup>124</sup>

É importante destacar que as obras de remodelação de Paris têm ganhado na historiografia dedicada às cidades uma supervalorização, que acaba por considerar as intervenções promovidas sobre o espaço urbano francês pelo Barão de Haussman enquanto um marco na história do urbanismo. Sem extrair a importância dessas obras, e o valor que estas assumiram enquanto referência para as elites brasileiras à frente da gestão dos serviços urbanos das principais capitais do país, é importante considerar que as obras de Paris se destacaram em grande medida pela escala das intervenções promovidas mais do que propriamente um ineditismo que por vezes parece ser atribuído pela historiografia. As ações dirigidas sobre Paris deram continuidade a uma série de percepções e intervenções sobre o espaço urbano que desde o século XVIII estavam sendo produzidas por engenheiros e urbanistas na França.<sup>125</sup>

No projeto da avenida do porto de Natal, entre os vários objetivos manifestados pelos grupos dominantes potiguares com esse projeto, encontramos a preocupação com a construção de um cais comercial. Esse cais unificaria o da Tavares de Lyra, ponto exclusivo para chegada de passageiros a Natal, como o da Alfândega. Esse era um desejo antigo dos administradores locais norte-rio-grandenses, que, na segunda metade do século XIX, havia expressado nos relatórios de

<sup>122</sup> PICON, Antoine. Racionalidade, Técnica e Utopia: a gênese da Haussmanização. In: SALGUEIRO, Heliana Augotti (org.). *Cidades Capitais do Século XIX*. São Paulo, Edusp, 2001. p.55.

<sup>123</sup> FAORO, Raimundo. A questão nacional: a modernização. *Estudos avançados*, São Paulo, v. 6, n. 14, abr. 1992. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v6n14/v6n14a02.pdf>>. Acesso em: 12 jun. 2015.

<sup>124</sup> SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. O ideário dos engenheiros e os planos realizados para as capitais brasileiras ao longo da Primeira República. *Revista Vitruvius*, vol. 8, 2007.

<sup>125</sup> Sobre essa supervalorização das obras de Paris no século XIX, Ver PINHEIRO PETTI, Eloisa. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. 2.ed. Salvador: EDUFBA, 2011, P.67.

presidente de província, a intenção de unificar os pontos de embarque e desembarque espalhados na cidade. Em 1873, o presidente de província da época apresentou o projeto de interligar o cais do Salgado até o do Passo da Pátria. No entanto, a falta de recursos não tornou possível que o plano fosse levado à frente.<sup>126</sup>

No começo do século XX, a falta de recursos para construir o cais unificado, continuou a ser um entrave para os grupos dominantes do estado. Para suprir essa carência de verbas, uma das soluções encontradas foi incentivar os comerciantes que possuíam armazéns próximos ao rio Potengi a realizarem por iniciativa própria a edificação de uma parte do cais, referente ao seu armazém. O sonho de, pelo porto, alavancar um processo de modernização, esbarrava nas condições do estado, que ocupava uma posição periférica na economia nacional, um dos fatores que possivelmente justificaria a dificuldade de envio de verbas do Governo Federal para os melhoramentos do porto de Natal.

Para construir esta *sala de espera*, algumas modificações deveriam ser feitas na cidade, exigindo-se a abertura de uma nova avenida, a mudança na arquitetura dos prédios existentes próximos ao porto e, por fim, a expulsão deste espaço, das figuras tidas como indesejáveis.

### 3.1 EXPULSANDO OS “INDESEJÁVEIS” DA SALA DE ESPERA

Os esforços mobilizados pelo estado para modernizar o porto de Natal, no começo do século XX, suscitariam o questionamento da presença das figuras tidas como indesejáveis na “sala de espera”. A impressão de embelezamento, civilidade e saneamento almejadas pelas elites locais não conduziam com a existência, na região portuária, de figuras que iriam de encontro a essa imagem que se buscava vender, além de representar para os administradores locais, uma ameaça à ordem pública.

A ideia de expulsar dos cenários de modernidade instituídos nos espaços urbanos as figuras consideradas indesejáveis, foi um dos grandes traços dos diversos processos de remodelação urbana, vivenciadas nos grandes centros urbanos mundiais e nacionais. Paris e Londres, as cidades tidas como paradigmas a serem seguidos em relação às intervenções nas

---

<sup>126</sup> CÂMARA, Bonifácio Francisco Pinheiro da. *Relatório apresentado a assembleia legislativa do Rio Grande do Norte*. Rio de Janeiro: Thipografia americana, Rua dos ouvires, 1873. p. 63.

idades, haviam demonstrado em seus projetos de modernização o ideal de segregar o espaço, afastando dos seus centros as camadas menos abastadas. O medo das revoltas populares, aliado as preocupações com as condições higiene e salubridade dessas camadas, levou os administradores dessas grandes cidades a elaborarem planos de melhoramento que permitissem o controle social e manutenção da ordem hierárquica. A cidade moderna deveria representar o triunfo da burguesia, a imagem que ela construía de si mesma, esculpindo nas formas urbanas seus ideais, valores e códigos, como nos lembra Carl Shorske.<sup>127</sup>

Nas obras de construção do Regent Park, na Londres da segunda metade do século XIX, Richard Sennet nos mostra como a idealização da praça, toda arborizada, entre outros aspectos, foi fundamental para estimular a circulação das pessoas, de modo a evitar aglomerações. A arquitetura da cidade deveria estimular o individualismo, com as relações sociais marcadas pela velocidade dos meios de comunicação, que impediam os cidadãos londrinos de se apegarem aos prédios e as pessoas.<sup>128</sup> Neste ponto, podemos perceber como a arquitetura estimula nos indivíduos valores e sensibilidades, sendo dotada de um caráter pedagógico. Segundo o geógrafo Yi-Fu Tuan,

O espaço construído pelo homem pode aperfeiçoar a sensação e a percepção humana. É verdade que mesmo sem forma arquitetônica, as pessoas são capazes de sentir a diferença entre interior e exterior, fechado e aberto, escuridão e luz, público e privado. Mas este tipo de conhecimento é rudimentar. O espaço arquitetônico-até uma simples choça rodeada por uma clareira-pode definir estas sensações e transformá-las em algo concreto.<sup>129</sup>

O que dizer então da Paris de Haussman, uma cidade com grande histórico de revoluções populares, que impeliriam o respectivo prefeito a rasgar a capital com largas avenidas, que impediam as massas de se aglomerarem, favorecendo o trabalho dos militares na contenção de eventuais movimentos. As principais cidades brasileiras, como o Rio de Janeiro, Recife, Fortaleza, Santos, também seguiriam tais exemplos. As reformas de Pereira Passos na capital

<sup>127</sup> Sobre o significado da cidade no pensamento europeu no século XIX, ver: SHORSKE, Carl. *Pensando com a história*: indagações na passagem para o modernismo. São Paulo: Companhia das letras, 2000; ver ensaio: *A idéia de cidade no pensamento europeu*: de Voltaire a Spengler.

<sup>128</sup> SENNET, Richard. *Carne e Pedra*: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro: Record, 1997. p. 320-357.

<sup>129</sup> YI-FU Tuan. *Espaço e Lugar*. São Paulo: Difel, 1983. p. 115.

federal, se tornariam famosas pelo slogan do *bota-a baixo*, disseminado pelo prefeito, que empreenderia uma verdadeira caçada aos cortiços, no intuito de expulsar as camadas vistas como “perigosas” para sociedade.<sup>130</sup> A seca de 1904, que assolou o Rio Grande do Norte, provocando a migração de milhares de flagelados para a capital, potencializaria essa questão. Segundo dados da época, a cidade dispunha, nesse momento, de pouco mais de vinte mil almas, enquanto que a população de retirantes migrados para Natal alcançou os dezesseis mil.

**Imagem 09 – Fotografia de Bruno Bourgard dos retirantes da seca, em frente ao Teatro Carlos Gomes**



**Fonte:** Arquivo particular de Willian Galvão.

Ainda no ano de 1903, o governador do estado, Alberto Maranhão, enviou mensagem ao Governo Federal, pedindo auxílio quanto aos flagelos da seca, que abatiam, principalmente, as cidades do interior do Rio Grande do Norte. O “terrível” fenômeno da seca, um problema,

<sup>130</sup> Sobre a campanha de Bota-abaixo do prefeito Pereira Passos na capital federal, na caça as “classes perigosas,” ver: CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1996.

sobretudo climático, segundo a mensagem do governador, e que atingia o sertanejo potiguar, que necessitava de socorro imediato por parte do Governo Federal, pois o estado não possuía condições para atender as demandas das vítimas.<sup>131</sup> Ao longo desse ano, foi relatada, no jornal *A República*, a precária situação na qual se encontrava os flagelados em algumas cidades do Rio Grande do Norte, como Assú, Mossoró e Ceará-Mirim.

Os socorros enviados pelo Governo Federal deveriam ser permanentes e de preferência em dinheiro. Segundo a *Folha Republicana*, o governo já deveria ter aprendido sobre a melhor forma de distribuir os socorros mediante as experiências anteriores. Três formas de distribuí-los haviam sido praticadas em outros momentos de crise proporcionados pela “calamidade das secas”. Na seca de 1877, o Governo Federal decidiu pelo sistema de distribuição de “víveres” no porto. Essa medida, para periódico, não surtiu efeito, pois “trouxe para o porto, a aglomeração de gente nas piores condições, trazendo também as doenças e o vício da ociosidade.” Veremos mais à frente, como o medo do porto, enquanto um “espaço de desordem”, nortearia muitas ações promovidas sobre ele. A segunda medida, vista como a ideal para o estado, foi a da distribuição dos socorros em dinheiro nas localidades, sendo a verba gerida por comissões locais para abordar a situação, tendo um efeito considerado “satisfatório”. A terceira e última medida, também bastante criticada, foi a do envio de passagens para o Amazonas e Mato Grosso para os retirantes que tivessem interesse em tentar a sorte em outros lugares do país. Segundo o jornal, se as viagens a regiões distantes da nação já eram perigosas para os indivíduos com saúde plena, imagine para os flagelados, famintos e doentes. Seria para a *Folha* “abreviar a morte daqueles que no seu solo, nos seus cômodos e nos seus hábitos, poderiam salvar a vida.”<sup>132</sup>

Apesar de ser duramente criticada, a terceira medida foi adotada um ano depois pelo governador Alberto Maranhão, para amenizar os efeitos da seca. Em relação à segunda medida, considerada como ideal, podemos perceber nesse discurso a mesma estratégia utilizada pelos administradores locais norte-rio-grandenses, em outros momentos de crise provocadas pela seca. Primeiramente podemos ver que a seca é naturalizada, sendo abordada apenas como um fenômeno climático. Segundo Mike Davis, o fenômeno da seca não deve ser entendido como uma questão apenas de ordem climática, mais acima de tudo como um problema político e econômico. O discurso que a naturaliza serve para as elites locais justificar o pedido de verba ao

<sup>131</sup> A SECA. *A República*, Natal, 8 de jun. de 1903.

<sup>132</sup> A SECA. *A República*, Natal, 10 de jun. de 1903.

Governo Federal. O historiador Durval Muniz mostra como a seca de 1877, que se tornou “problema nacional”, fazia parte de um momento em que as elites do norte, em decadência política e econômica em relação ao sul, utilizaram esse discurso para legitimar o pedido de verba “as províncias do norte”, construindo uma “identidade para o norte”, marcada pela seca, miséria, sofrimento daqueles que vivem nessas províncias.

Segundo, a ideia de que os socorros entregues em forma de dinheiro, deveriam ser empregados no pagamento aos flagelados, para que estes realizassem serviços nas localidades. A ideia do vício e da ociosidade dos flagelados, foi utilizada pelos administradores locais para impor aos retirantes trabalhos forçados, mediante o pagamento de pequenos salários. O trabalho visto como redentor para os flagelados, retirando-os do perigo da ociosidade, vista como gerador da desordem pública, levou os grupos dirigentes locais no Império a transformar a leva de famintos do interior pelas secas em reserva de mão-de-obra. A criação da Colônia Sinimbu, em 1877, foi um exemplo dessa estratégia. Situada onde seria atualmente o município de Extremoz, a colônia foi fundada para empregar os retirantes em serviços importantes para a província. Na prática, segundo João Fernando, a colônia se transformava em um espaço disciplinar para controlar estes indivíduos, tornando-os submissos e dóceis, impondo a eles trabalhos forçados que eram pagos por pequenos salários. Até punições com chicotes eram aplicadas àqueles que não cumprissem as regras da colônia.<sup>133</sup>

Alberto Maranhão enfatizaria no dia 30 de junho, na matéria publicada na Folha Republicana que reproduzia outra mensagem sua ao presidente da República, sua posição frente à questão dos socorros já exposta no começo do mês de junho. Para ele, o Governo Federal se quisesse de fato ajudar os flagelados, deveria mandar os socorros em dinheiro, pois somente tal medida afastaria o medo da desordem e da aglomeração nos portos e da proliferação de doenças nas principais cidades do estado.

Para isto, basta que o socorro seja distribuído em dinheiro, como salário a serviços prestados, porque havendo dinheiro, o comércio se encarregará de levar os gêneros de primeira necessidade aos pontos mais distantes do interior.<sup>134</sup>

<sup>133</sup> Sobre a experiência da Colônia Sinimbu no Rio Grande do Norte ver: BRITO, João Fernando de. Conflitos na colônia agrícola de Sinimbu. In: XXVII Simpósio Nacional de História - ANPUH, 2013, Natal. *Anais do XXVII Simpósio Nacional de História* - ANPUH, 2013.

<sup>134</sup> SOCORROS públicos. *A República*, Natal, 30 de jun. de 1903.

Com o agravamento da seca em 1904, algumas medidas e estratégias desenvolvidas pelos administradores locais norte-rio-grandenses em períodos anteriores foram retomadas. A seca de 1904, levou uma grande leva de retirantes a migrarem para capital e para as principais cidades do estado, onde esses vislumbravam melhores oportunidades para sobrevivência do que em suas terras natais, transformando-a em um problema de ordem pública primordial para o estado. No entanto, essa migração geraria um forte incômodo para os grupos dirigentes locais, interessados em construir para a cidade uma imagem de modernidade e civilidade, onde os flagelados eram vistos nitidamente como um empecilho para este esforço. George Dantas e Angela Lúcia, nos mostram como essas representações sobre os retirantes foram se alterando com o tempo, ao ponto destes se transformarem nos “indesejáveis” da cidade.<sup>135</sup>

Em relação ao porto, que os grupos dominantes depositavam a expectativa de ser a sala de espera da capital, o problema da presença dos flagelados repercutiu na produção de várias matérias e artigos nos periódicos da cidade, que denunciavam a “ameaça” dos retirantes no porto. Nas mensagens de governador, publicados no jornal *A República*, percebemos como a noção do porto enquanto um espaço de ordem, de controle, é enfatizado pelos administradores locais.

A aglomeração destes nos portos de mar foi motivo para que o governo desse as obras do porto de Natal, maior desenvolvimento, tornando-se , porém, apesardisso, impossível atender em curto prazo ao numero dos que precisavam de amparo sob a forma de trabalho.<sup>136</sup>

Na mensagem elaborada pelo presidente da República ao congresso, este cita os pedidos do governador do estado, Alberto Maranhão, de providências por parte do presidente em relação à situação dos flagelados do porto, que vinham ameaçando o próprio andamento das obras, já que o número de trabalhadores era maior do que a possibilidade de distribuí-los no porto para os serviços necessários.

Denúncias de saques no mercado público e às mercadorias que chegavam no cais da alfândega explodiam na imprensa, alertando o poder público para a ameaça dos flagelados.

---

<sup>135</sup> FERREIRA, Ângela Lúcia; DANTAS, George. Os “indesejáveis” na cidade: as representações sobre o retirante da seca (Natal, 1890-1930). In: \_\_\_\_\_. *Surge et Ambula: a construção de uma cidade moderna Natal, 1890-1940*. Natal: EDUFRN, 2006. p. 45-69.

<sup>136</sup> MENSAGEM presidencial. *A República*, Natal, 19 de maio de 1904.

Muitos desses morriam próximos aos cais ou adoeciam nas proximidades do prédio da comissão de melhoramentos do porto. Um deles, foi socorrido próximo aos cais da Alfândega pelos empregados da comissão de melhoramentos do porto, após ter desmaiado em frente aos cais.

Enquanto a “ameaça” rondava o porto, uma denúncia atribuída à associação comercial de Natal foi feita ao engenheiro chefe do porto, Pereira Simões, que estaria utilizando a mão-de-obra dos flagelados para serviços particulares, neste caso, serviços na casa de veraneio do governador do estado. A matéria sobre esse uso indevido dos flagelados foi publicada no jornal carioca *Correio da Manhã*, que afirmou que a “denúncia” havia partido da Associação Comercial de Natal, presidida pelo comerciante Ângelo Roseli. A associação enviou ao governador um telegrama onde negava veementemente o envolvimento nas acusações.<sup>137</sup>

As acusações dirigidas ao governador referentes às suas ações perante os flagelados não pararam por aí. *O Diário de Natal* denunciou o êxodo forçado ao qual os retirantes eram obrigados a aceitar. Segundo a Folha Opositorista, Alberto Maranhão estaria enviando os pobres flagelados aos montes em navios para o norte, a fim de diminuir a massa de desordeiros que habitava a capital e as principais cidades do estado.

Diante de tais acusações, o periódico republicano saiu em defesa do governador, argumentando serem falsas as notícias, e de que nenhum dos flagelados estaria sendo obrigado a embarcar, pelo contrário, segundo o jornal, os próprios retirantes pediam passagens ao governador para tentar a sorte no norte. Alberto Maranhão justificaria suas ações afirmando que estaria tentando prevenir a população natalense, das principais cidades atingidas pela seca, das ameaças da aglomeração dos retirantes, que poderiam gerar graves problemas para a saúde pública do estado, ao promover a proliferação de diversas doenças.

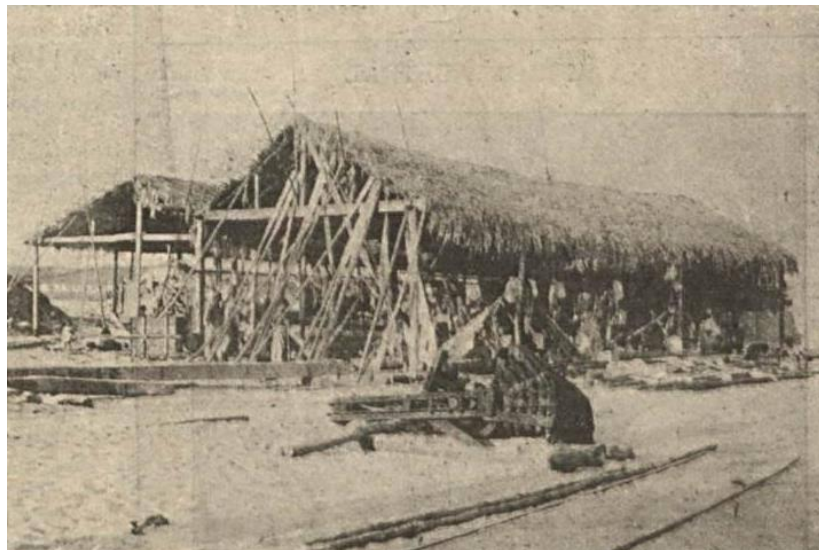
Organizar enfermarias, contratando médicos e enfermeiros, comprando remédios, fornecendo dietas tudo é impossível pela falta de recursos. Muito porém se tem feito. No hospital da caridade, não há espaço para mais doentes, apesar de serviços ali começados o ano passado e terminados ultimamente. E, sem grandes dispêndios de dinheiro-de que não dispomos-não há boa vontade que baste para manter sem alteração a saúde pública.<sup>138</sup>

<sup>137</sup> DIFAMAÇÃO anonyma. *A República*, Natal, 1 de mar. de 1904.

<sup>138</sup> SOCORROS públicos. *A República*, Natal, 3 de jun. de 1904. .

No entanto, segundo a Folha Republicana, o governador não estava deixando desamparados os flagelados, enviando médicos para “armazéns, barracões e outros lugares onde os infelizes estavam para não morrer a mingua.” Segundo o jornal *A República*, o embarque de retirantes para o Norte e seus respectivos portos de destino era sempre informado pelo governador, ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas por meio de telegramas.<sup>139</sup> No dia 21 de junho de 1904 a secretaria do governador divulgaria a notícia de que os embarques dos retirantes para o norte haviam sido suspensos, não sendo mais necessários.<sup>140</sup>

### Imagem 10 – Fotografia do barracão utilizados pelos flagelados em 1907



**Fonte:** Arquivo particular de Willian Galvão.

No que tange a relação das obras do porto com a seca de 1904, podemos perceber como a nova noção de porto presente nas leis e editais da Intendência Municipal, direcionou parte das ações do estado frente ao porto, nesse momento. O porto deveria ser um espaço de controle, de ordem, onde aqueles que desembarcassem na capital pudessem ser distribuídos no espaço

<sup>139</sup> A SECA. *A República*, Natal, 7 de jun. de 1904.

<sup>140</sup> A SECA. *A República*, Natal, 21 de jun. de 1904.

portuário de modo que se tornassem dóceis, úteis e submissos. A seca, além de ser uma ameaça à ordem pública, era uma ameaça a uma região da cidade que se tentava organizar e racionalizar.

Paralelamente à seca, nos próximos anos, outra questão importante incomodou os administradores locais em relação ao desejo de instituir a sonhada *sala de espera*. Não bastava expulsar os retirantes, considerados como “indesejáveis na cidade”, era necessário também, para os grupos dominantes, alterar uma parte da cidade, de modo que o porto se integrasse ao tecido urbano. A ideia da avenida do porto pode ser considerada como o grande projeto de modificação, implicando na desapropriação dos moradores da região, para abertura da avenida e na construção de novos edifícios, que deveriam atender aos padrões do que era considerado como urbanismo moderno.

Seguindo uma concepção estética que acompanhava as demais transformações promovidas sobre a cidade, no tocante a arquitetura, a região próxima ao porto deveria, para os grupos dirigentes locais, ser alterada para alcançar o ideal de monumentalidade e embelezamento no espaço urbano, que tanto encantava as elites dirigentes brasileiras, no final do século XIX e começo do século XX.

A arquitetura deveria representar os ideais de modernidade e civilidade almejados pelas elites locais, representando a imagem que os grupos dominantes buscavam construir para si. Desde a segunda metade do século XIX, as elites dirigentes brasileiras empenharam-se em incorporar nas principais cidades do país, uma concepção estética em voga nos grandes centros urbanos mundiais. A arquitetura eclética, buscada pelos administradores europeus nos processos de reurbanização das principais capitais do continente, era uma reação à revolução industrial, marcada por uma nova maneira de se relacionar com o passado. Momentos históricos, como o Renascimento ou a cultura greco-romana foram buscados para conferir destaque e representatividade às edificações.<sup>141</sup> Carl Shorske nos mostra, ao acompanhar o processo de construção do principal bairro de Viena, a Ringstrass, como essa arquitetura eclética foi utilizada para conferir destaque e sentido para cada um dos pontos importantes no bairro, como a universidade ou os edifícios para residência.<sup>142</sup>

---

<sup>141</sup> FABRIS, Anna Tereza. *Arquitetura eclética no Brasil: o cenário da modernização*. Artigo público nos anais do museu paulista. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v1n1/a11v1n1>>. Acesso em: 12 jul. 2015.

<sup>142</sup> SCHORSKE, Carl E. *Viena fin-de-siècle: política e cultura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

No entanto, no Brasil, o ecletismo na arquitetura, diferentemente do contexto europeu, foi acompanhado por um movimento de contraposição a um passado colonial. O desejo de se representar enquanto moderno, levaria os grupos dirigentes locais a intervir nas antigas habitações, fazendo restrições até aos produtos utilizados em suas construções.

Em 1913, em uma matéria publicada no jornal *A República*, podemos perceber um pouco dessas exigências. O alvo da matéria foi um edifício situado na avenida Sachet, que, segundo o periódico, nada teria de moderno. Naquele trecho, onde já existiriam “alguns prédios bonitos,” esperava-se que as futuras administrações prosseguissem com essas construções, “fora desse comum de casas coloniais”.

Um trecho da cidade onde passam todos os bondes, ponto obrigado de transito, nas imediações do magnifico jardim da praça Augusto Severo, perto do teatro, cruzando a avenida Tavares de Lyra, é lastimavel que se consinta em tamanho desrespeito às leis da edilidade e em semelhante crime de lesa bom gosto. Aquele monstrego, aquelle aleijão, attentado a nosso progresso, que depõe contra nosso desenvolvimento arquitetônico, deve ser modificado para que no futuro, a continuação do abuso não venha tornar difficil o trabalho em que todos estão empenhados do aformoseamento da cidade.<sup>143</sup>

Para isso, era necessário desapropriar os antigos moradores da região, destruindo as antigas edificações, vista como de “mau gosto”, para substituí-las por novas construções, tidas como mais apropriadas a uma cidade moderna. O governador Alberto Maranhão, em 1910, já anunciava em sua mensagem de governador, exposta no periódico republicano, a necessidade de intervir na política de habitações da cidade, assunto, que segundo ele, era um dos principais problemas da capital, principalmente devido às secas que assolavam o Rio Grande do Norte e que provocaram a migração de milhares de flagelados para Natal. A falta de casas para esses flagelados, e de iniciativa dos proprietários da capital, que cobravam altos aluguéis para moradia e não estavam dispostos a “novas e modernas construções”, justificaria as ações do estado.<sup>144</sup>

Nesse sentido, em novembro do mesmo ano, o governador anunciou o projeto para desapropriar “amigavelmente” os moradores da região próxima ao cais da Tavares de Lyra, para a abertura da avenida do porto. Essas desapropriações renderam fortes críticas da Folha Opositorista, *o Diário de Natal*, que criticava o governo do estado por querer expulsar os

<sup>143</sup> CONVERSA AFIADA. *A República*, Natal, 13 de nov. de 1913.

<sup>144</sup> O PROBLEMA das habitações. *A República*, Natal, 18 de jan. de 1910.

moradores das suas antigas residências sem ao menos propiciar a estes, novas moradias em condições apropriadas.

Além disso, a Folha Opositorista já havia criticado fortemente, em 1906, os impostos aprovados pelo município para alguns prédios urbanos, denominada de taxa sanitária.

Sabemos que a lei criando esses impostos teve em vista melhorar a cidade, mas si attender –se para as condições da maioria dos proprietários- ha de se chegar a conclusão de que a lei é iniqua e nada melhorará. Uma grande parte das casas desta cidade são de taipa e estas quasi todas são propriedades dos seus proprios inquilinos, gente pobre que absolutamente não as pode melhorar. Só com grandes despesas se poderá fazer encanamento em uma casa de taipa, para receber as aguas pluviaes que cahem no telhado. Para Retirar-se os degraus externos é nescessário fasel-os internamente, alterando o plano das casas, o que se torna também dispendioso, acima dos recursos dos proprietários pobres- que são a maioria.<sup>145</sup>

Os conflitos em torno das desapropriações dos moradores, em prol do processo de organização do espaço portuário, não se restringiriam a avenida idealizada por Pedro Velho. O local denominado de Rocas Baixa, também gerou disputas, envolvendo instituições importantes como a intendência e a comissão de melhoramentos do porto. Os terrenos das “Rocas Baixa”, situados no bairro da Ribeira na região próxima ao porto, haviam sido cedidos, nos primeiros anos de gestão da comissão, aos operários dos melhoramentos do porto e aos flagelados da seca. A concessão desses terrenos era uma das medidas adotadas pela comissão para realizar um dos primeiros e fundamentais serviços a serem empreendidos no porto: a fixação das dunas.

Segundo o relatório do engenheiro Souza Gomes, feito a partir de sua inspeção ao porto em 1890, era necessário realizar urgentemente o serviço de fixação das dunas que cercavam a cidade, pois a areia proveniente das dunas se espalhavam pelo leito do rio Potengi, obstruindo cada vez mais, os poucos canais de navegação disponíveis para as embarcações que desejavam atracar no porto.<sup>146</sup>

Para fixar as dunas, foi recomendado o cultivo de plantas, provenientes da própria flora potiguar, como um meio para conter o seu avanço sobre o rio Potengi. Além de promover o

<sup>145</sup> LEI Iniqua. *Diário do Natal*, 8 de dez. de 1906.

<sup>146</sup> SOUZA GOMES. op., cit., p.4.

cultivo de uma vegetação nas dunas, a comissão de melhoramentos também incentivou o estabelecimento de moradias na região, denominada de “Rocas Baixa”. Pequenos trapiches e moradias foram montados, abrigando trabalhadores envolvidos nas obras do porto além de indivíduos oriundos das camadas menos abastadas da cidade.

Em 1911, esses terrenos disponibilizados pela comissão, em função da necessidade desses serviços, foram concedidos pela intendência, no dia 2 de outubro desse ano, ao comerciante Ângelo Roseli. O aforamento concedido ao comerciante ocasionou a desapropriação dos antigos moradores, que emitiram ao jornal *A República*, no dia 1 de fevereiro de 1912 um protesto referente à ação do órgão:

Os abaixo assinados tendo lido num edital d’A República datado de 15 de janeiro do corrente anno em que o coronel Ângelo Roseli, requer aforamento num terreno no lugar denominado Roca Montenegro limitando ao norte pelo morro à leste pela rua do Areial e oeste com terreno de Marinha, e parecendo que a concessão requerida é prejudicial em parte aos suplicantes onde tem edificadas diversas casas sendo que parte destas se acham requeridas e já foram publicadas, sem contestação vem protestar em tempo, afim de que não sejam prejudicados nos seus direitos de posse.<sup>147</sup>

Na mesma página do periódico, Ângelo Roseli publicou na coluna *solicitadas*, uma resposta aos protestos. Segundo o comerciante, o protesto era inválido, pois a área requerida era devoluta, constituída de areia e capim, sem bem feitorias, não válidas as assinaturas dos moradores. Wagner do Nascimento, ao abordar essa questão, que também influencia as obras do parque ferroviário para estrada de ferro central do Rio Grande do Norte, paralisando-as, inclusive, anos depois, mostra a importância da influência política de Ângelo Roseli, que era amigo do intendente Joaquim Manuel Teixeira de Moura, cuja filha havia se casado com o filho do comerciante.<sup>148</sup>

Nesse ponto, é importante considerar como a questão dos aforamentos foi pensada na cidade no período. A historiadora, Gabriela Fernandes, em sua dissertação, *Por uma cidade nova: apropriação e uso do solo urbano do terceiro bairro de Natal (1901-1929)*, mostra, que o instituto do aforamento era uma prática jurídica antiga, herdada do Período Medieval, e que

<sup>147</sup> PROTESTO. *A República*, Natal, 1 de fev. de 1912.

<sup>148</sup> RODRIGUES, Wagner. op. cit., p. 134.

persistiu no Brasil até o século XIX, convivendo paralelamente, mesmo após a Proclamação da República, com a tentativa dos grupos dirigentes locais de implementar uma mentalidade proprietária moderna, marcada pela venda direta das propriedades por meio da compra.

O aforamento se referia ainda à mentalidade dos domínios, herdada do medievo, na qual, no caso de Natal, a intendência era dona dos domínios úteis de todos os terrenos, concedendo aos compradores, não o terreno, mais o direito de utilizá-lo, sendo estes obrigados a pagar o foro, uma forma de imposto pelo uso da propriedade à intendência.<sup>149</sup> Nesse sentido, ao estudar o caso da construção do bairro da Cidade Nova, atuais bairros de Tirol e Petrópolis na cidade, Gabriela mostra como esse processo de apropriação do solo urbano em Natal, envolvia interesses comerciais e simbólicos, legitimados pelas relações pessoais mantidas por aqueles que pediam os aforamentos com o órgão da intendência.

Podemos perceber essa mesma lógica no que concerne aos terrenos próximos ao porto, disponibilizado pela própria comissão para um serviço importante para a organização do espaço portuário, e que a princípio, não despertou nenhum interesse da intendência. Vemos, mais uma vez, como o esforço de organização do porto encontraria limites nos interesses de figuras locais importantes no campo político e econômico natalense.

Além da questão das relações de poder que envolviam essa apropriação do solo urbano, outro ponto importante deve ser considerado nestes conflitos envolvendo o comerciante e os moradores das rocas baixas. O desejo de expulsar, da cidade, as figuras tidas como indesejáveis no espaço urbano, e que eram vistas pelas elites locais, como um empecilho a imagem de progresso que se buscava construir na paisagem citadina. Como vimos, o porto deveria ser para os grupos dirigentes locais, a sala de espera da cidade, a primeira impressão para os viajantes que visassem chegar à capital pela via marítima. Por isso, a sala de espera não poderia comportar figuras indesejadas, que não compartilhariam dos códigos e valores adequados à frequência neste espaço. Tal prática, de “expulsão das figuras indesejáveis” não foi restrita ao porto, sendo uma ação recorrente na cidade, nesse momento, em que os grupos dirigentes locais buscavam modernizar a capital.

Veremos então que o porto de Natal passa, no começo do século XX a ser dotado pelos grupos dominantes de uma função pedagógica, estimulando a incorporação de novas práticas,

---

<sup>149</sup> SIRQUEIRA, Gabriela Fernandes. *Por uma cidade nova: apropriação e uso do solo urbano do terceiro bairro de Natal (1901-1929)*. 2014. Dissertação – Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN, 2014.

valores e códigos vistos como fundamentais para a vida numa cidade que se busca representar enquanto moderna. A nova noção de porto, gerou então novas práticas sociais nessa região, que engendrariam novos saberes sobre os indivíduos e novos tipos de subjetividade. O *porto-disciplina*, que controlava e organizava os indivíduos no espaço se tornariam também o *porto-fronteira*, internalizando códigos e valores, transportando uma parte dos natalenses a experiências compartilhadas na outra parte do atlântico, e que estes sonhavam em trazer para sua cidade.

### 3.2. O PORTO-FRONTTEIRA

No dia 21 de janeiro de 1904, o jornal *A República*, publicou uma matéria intitulada “crônica geográfica”. Nela, o autor que assinava como Euricelius, afirmava, logo de início que, “decididamente o mundo é pequeno e temos a sensação de sentirmos nele como que aprisionados.”<sup>150</sup> Ao longo da matéria, o autor argumenta como os avanços da navegação permitiram encurtar as viagens. Se a volta ao mundo, no século anterior, poderia ser feita em oitenta dias, tal como relatado no livro do famoso escritor francês Júlio Verne, na época em que o periódico publicava a crônica, segundo seu autor, até em sessenta dias poderia ser feita tal proeza. No começo do século XX, o desejo de encurtar as distâncias, de romper as fronteiras espaciais, tão presente nos discursos entusiásticos de administradores, reformadores e literatos europeus, sobre os meios de transporte e os avanços da ciência, chegaria a Natal.

Ganhou destaque na imprensa natalense, os artigos dedicados aos viajantes que se aventuravam pelo mundo, cruzando países, culturas diferentes, compartilhando suas experiências para aqueles que não podiam realizar tais proezas. A ideia de superar os limites da natureza e o desejo de curiosidade pelo exótico, motivou essas empreitadas. Em 1905, em Natal, o andarilho Sebastião Carrilho, passou pela cidade, sendo entrevistado pelo periódico republicano. Cruzando o Brasil a pé, viajando de cidade em cidade, buscando hospedagem e comida em figuras que estivessem dispostas a ajudá-lo nessa empreitada, o conhecimento adquirido por este andarilho em suas viagens, despertou grande interesse no jornal e em uma parte de seus leitores. “Trajando um costume de viagem, de brim, perneiras de couro, uma capa de borracha e uma pequena bolsa

---

<sup>150</sup> CRÔNICA geográfica. *A República*, Natal, 21 de jan. de 1904.

a tira collo”, o andarilho levou até sede do jornal, local da entrevista, uma multidão de curiosos, desejosos de ouvirem suas histórias. Sebastião Carrilho havia se hospedado no Hotel Internacional, uma cortesia do dono do hotel, o capitão Evaristo Leitão. Para conseguir se manter em suas viagens, além da ajuda das pessoas que encontrava, o andarilho também vendia seus livros de poesias, elogiados pelos redatores do jornal *A República*.<sup>151</sup>

Anos depois, em 1912, outro viajante aventureiro passou por terras potiguares, sendo também entrevistado pelo periódico. O “*Globo-Trother*” havia, segundo seus relatos, viajado por diversos países, tendo iniciado sua viagem nos Estados Unidos.<sup>152</sup> Essas histórias de homens que cruzam as maiores distâncias, compartilhando suas experiências, faziam parte de um momento no ocidente, antes da primeira guerra mundial, onde os indivíduos sedentos por aventuras, viam com entusiasmo, a possibilidade de conhecer as regiões mais remotas do planeta. O avanço dos meios de comunicação havia propiciado essa circulação maior de pessoas e mercadorias, promovendo, por sua vez, a possibilidade de indivíduos, como os de Natal, entrarem em contato com códigos e valores compartilhados nos grandes centros urbanos mundiais.

As elites locais natalenses, almejavam, como nos lembra Raimundo Arrais, estabelecer pontos de ligação entre a capital potiguar com as transformações em curso nesses grandes centros. O mundo envolvido pela velocidade, pela crença no poder redentor da ciência, na superação da natureza, por meio do emprego da técnica oriunda do saber científico, era o sonho de consumo dos administradores norte-rio-grandenses, que buscaram alterar a forma da cidade para modificar sua “alma”. No intuito de romper essas fronteiras geográficas, Manuel Dantas, uma das principais figuras intelectuais potiguares no período, assinou, no jornal *A República*, colunas como, “*geografia política*,” dedicada a trazer, para seus leitores, informações sobre a cultura, política e economia dos principais países europeus. Manuel Dantas, particularmente, seria uma das figuras no meio intelectual natalense, que mais se empenhavam em estabelecer, por meio da leitura, da imaginação, esse transporte de uma parte dos natalenses para o “velho mundo”.

Tradutor dos principais clássicos da literatura mundial na capital, Dantas, grande admirador do escritor francês Júlio Verne, da qual afirmava ser uma das suas principais

---

<sup>151</sup> SEBASTIÃO Carrilho. *A República*, Natal, 4 de Setembro de 1905.

<sup>152</sup> O GLOBO-thother. *A República*, Natal, 12 de maio de 1912.

influências intelectuais<sup>153</sup>, buscou trazer para os leitores do jornal, informações valiosas, adquiridas a partir de suas leituras, sobre esse mundo moderno e industrial que era o desejo de consumo das elites locais. Em 1909, Dantas ministrou, no Teatro Carlos Gomes, sua famosa conferência, intitulada: *Natal daqui a cinquenta anos*. Conferência, que fora publicada no mesmo ano pela tipografia do jornal *A República*. Nessa conferência, Dantas propõe o esforço de imaginar a cidade de Natal no futuro. Uma cidade cosmopolita, atraindo turistas de várias regiões do mundo, a “rainha das dunas”. Merece destaque, na narrativa deste intelectual, a descrição feita em relação ao porto e seu papel nessa “cidade do futuro”.

Nesse mesmo dia, no vasto porto que se construirá anos antes adiante dos arrecifes, por meio de dois molhes gigantescos, partindo, um, da ponta do morcego, outro da ponta do Genipabu, como dois braços enormes querendo apertar num amplexo hercúleo as ondas revoltas do mal alto, o transatlântico Cidade do Natal, palácio flutuante de 40.000 toneladas, lançou ferro, despejando no cais, ruas e parques milhares de passageiros que vão encher o trem transcontinental na torna-viagem, recebendo os milhares de passageiros que acabaram de fazer a travessia sensacional.<sup>154</sup>

A imagem construída por Manoel Dantas, em relação a este porto de Natal do “futuro”, é importante para percebermos os novos sentidos atribuídos a este espaço na Primeira República e sua nova articulação com a cidade. Como nos lembra Giovana Paiva, a conferência ministrada por Manuel Dantas, está inserida dentro de um momento de transformações na cidade, onde os intelectuais buscavam intervir, por meio de sua escrita nessas mudanças materiais e simbólicas proferidas na capital. A Natal do futuro de Dantas, representava, para a autora esse desejo de modificar a paisagem citadina pelos administradores locais, construindo um “cenário de modernidade”. As mudanças que ocorreriam nessa Natal do futuro, seriam representações das transformações almejadas no presente, por este intelectual.<sup>155</sup>

Primeiramente, podemos ver o desejo de construir um porto capaz de receber grandes navios, um dos pontos que suscitariam mais reclamações por parte dos administradores locais. O

<sup>153</sup> CONGRESSO DE GEOGRAFIA. *A República*, Natal, 25 de Julho de 1905.

<sup>154</sup> DANTAS, Manoel. op. cit., p. 8.

<sup>155</sup> PAIVA, Giovana. *A conferência de Manoel Dantas: a elite natalense construindo a imagem de uma cidade moderna*. In: FERREIRA, Ângela Lúcia; DANTAS, George (Org.). *Surge et Ambula: a construção de uma cidade moderna Natal, 1890-1940*. Natal: EDUFRRN, 2006.

transatlântico *Cidade do Natal*, de 40.000 toneladas, representa o anseio de receber, no porto, navios de grandes companhias de navegação, que pelas limitações apresentadas pelo porto de Natal, decidiam não incluir a capital em suas escalas de viagem. Devido ao medo de naufragar, pelo encontro com os diversos arrecifes espalhados ao longo do litoral, os navios de maior porte, que vinham para Natal, prefeririam não entrar na barra, exigindo que pequenas embarcações fossem lançadas ao rio Potengi para buscar as mercadorias ou passageiros que viam neles.

Em 1902, atracaria no porto, o primeiro navio da grande companhia *Lloyd Brasileiro*, uma das principais companhias de navegação da época no país. Desde o começo do referido ano, o governador Alberto Maranhão, vinha estabelecendo negociações com o diretor da companhia para que os navios do Lloyd passassem por águas potiguares.<sup>156</sup> As limitações do porto, principalmente a entrada da barra, que assustava as embarcações, na iminência de se chocarem com o rochedo denominado de Baixinha, era apontado como umas das principais causas para que as embarcações da *Lloyd*, de maior porte, se comparadas as de outras companhias, como a pernambucana, atracassem no porto da capital.

O jornal *A República*, apresentou em suas matérias a expectativa dos grupos dominantes do estado e das elites locais, com a resolução dessa situação. A passagem dos vapores da *Lloyd* por Natal representaria a chegada do progresso nas terras potiguares, progresso este que vinha sendo possível, em parte considerável, pelas obras de melhoramento do porto. A insistência da companhia em não incluir Natal em sua escala de viagens era apontada, pelo periódico, como “má vontade” da *Lloyd Brasileiro* com o Rio Grande do Norte.

A principio, toda dificuldade estava na barra, que diziam impraticável; agora, são as marés, que obrigariam os paquetes a se demorar, atrasando as viagens. Nenhum destes motivos é procedente: no 1º caso, por que vapores muito maiores que os do Lloyd frequentam o nosso porto; quanto ao ultimo, por que as vantagens para a companhia seriam de modo a compensar o sacrifício da demora. Um pouco de boa vontade, apenas, dos atuais diretores do Lloyd e tudo estaria feito.<sup>157</sup>

---

<sup>156</sup> VAPORES do Lloyd. *A República*, Natal, 22 de abr. de 1902.

<sup>157</sup> VÁRIAS. *A República*, Natal, 21 de abr. de 1902.

A chegada do vapor planeta, um dos menores vapores da companhia, foi acompanhada por uma grande festa de recepção, toda noticiada pelo periódico republicano. Por volta das seis da manhã, parte da população natalense se dirigiu para o cais da alfândega, principal ponto de desembarque antes do cais da Tavares de Lyra ser efetivado para o posto de cais exclusivo de desembarque de passageiros.

À noite, a bordo do navio, foi dada uma festa, que reunia as figuras mais “ilustres segundo o jornal *A República*, da sociedade natalense”. O periódico não deixou de relatar os detalhes mais chamativos do evento, entre eles, o fato do navio ser todo iluminado com energia elétrica. É importante lembrar, que nesse momento, na cidade, o serviço de energia elétrica ainda não havia sido introduzido no espaço urbano. Apenas em 1911, com a construção da usina do oitizeiro, na região do baldo, sobre a propriedade da empresa de melhoramentos de Natal, foi que a energia elétrica de fato chegou a capital potiguar. Até este período, o serviço de iluminação era feito pelos lampiões movidos a gás acetileno, que por sua vez haviam substituído os lampiões movidos a querosene.<sup>158</sup>

As festas realizadas nos navios atracados no porto renderam comentários entusiásticos no periódico republicano. Antes da passagem do vapor planeta por Natal, outra festa a bordo de um navio havia rendido pela imprensa local declarações de encantamento por parte de membros das elites locais com as instalações da embarcação. Foi o caso da festa realizada a bordo do vapor Bolívar, logo no começo do ano de 1902. Lulu capeta, com seu humor característico, não se furtou em tecer suas impressões sobre a especial ocasião.

Assisti hontem a uma esplendia festa a bordo do Bolivar, um beo vapor inglez surto no porto d'esta cidade. O comandante James Good, é um cavalheiro distinctissimo, atencioso e... pandego. Torou-se champagne, como quem bebe agua, sahindo todos os convidados agradavelmente satisfeitos. Queira o distincto marinheiro, comandante Goog, e todo o pessoal do Bolivar, aceitar os meus sinceros cumprimentos, não esquecendo de, todas as vezes que ancorar por cá, promover muitas festis iguais a de hontem. Meu caro leitor, franqueza, si eu for outra vez ali, levo pra lá, com certeza, a vazia de drumi.<sup>159</sup>

---

<sup>158</sup> Sobre a introdução do serviço de energia elétrica em Natal no começo do século XX, ver: ANDRADE, Alenuska. *A eletricidade chega à cidade: inovação técnica e a vida urbana em Natal (1911-1940)*. 2009. Dissertação – Programa de Pós-graduação da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2009.

<sup>159</sup> O BOLIVAR. *A República*, Natal, 17 de jan. de 1902.

O Planeta não foi o único dos navios a despertar esse deslumbramento das elites locais. Outras embarcações também chamariam a atenção pelas suas singularidades. Em 1906, o periódico republicano comentaria a passagem no vapor norueguês, um dos três maiores nos últimos tempos segundo a Folha. No final da matéria, o jornal ainda criticaria o fato de grandes navios da Lloyd não passarem ainda pela cidade.<sup>160</sup> No ano de 1907, o periódico republicano publicaria uma matéria dedicada exclusivamente a descrever a estrutura interna de um dos grandes navios da companhia. O navio em caso era o vapor Ceará, destinado à escala de viagens do norte do país.

Acomodações de primeira classe, 20 de segunda e 300 de terceira, sendo os primeiros navios que possuem uma segunda classe especialmente construída para esse objetivo. Os navios tem camarotes de luxo, com salão, quarto de dormir e toilette com banheiro. Todos os camarotes são ventilados e iluminados à luz elétrica. O mobiliário é de primeira ordem, dando aos arranjos internos um ar agradável de bem estar e conforto. Possui um esplendido bar e salão de jogo e fumar, com um lindo hall de entrada e uma sala de visitas.<sup>161</sup>

Podemos perceber, na descrição das instalações do navio, mais uma vez a atenção conferida à existência de luz elétrica a bordo. Como comentamos anteriormente, a cidade não dispunha de um serviço de iluminação elétrica no período em que tais embarcações atracavam no porto de Natal. Esses navios, ancorados no porto, permitiam que uma parte dos natalenses sonhasse com um mundo de experiências que desejavam avidamente consumir, e que por um momento, parecia tocar a cidade. Essas experiências não se restringiam apenas ao uso da energia elétrica, mas sim ao que a entrada desses navios no porto representava para capital potiguar.

Diante desses anseios, o porto de Natal se tornou um espaço fundamental na cidade para transportar, não só no sentido literal, mais também imaginativo, uma parte dos natalenses a esses códigos e valores compartilhados do outro lado do atlântico. Podemos dizer que o porto se transforma, no período republicano, numa fronteira entre Natal e o mundo moderno sonhado pelas elites locais. Fronteira pensada aqui não no sentido tradicional, enquanto demarcações físicas, territoriais, mais como construções humanas, históricas, que antes de antecederem os

<sup>160</sup> VAPOR norueguês. *A República*, Natal, 11 de jan. de 1906.

<sup>161</sup> LLOYD Brasileiro. *A Republica*, Natal, 21 de maio de 1907.

espaços, os produzem, não só do ponto de vista físico, mas, sobretudo simbólico. Pensamos a fronteira no sentido próximo ao que Michel de Certeau definiu como um lugar terceiro, jogo de interações e de entrevistas, a fronteira é como um vácuo, símbolo narrativo de intercâmbios e encontros”.<sup>162</sup> Um espaço imaginário, constantemente resinificados pelos sujeitos. Nas expectativas construídas pelo periódico republicano em torno dos melhoramentos do porto podemos perceber como esse espaço vai adquirindo, na República, essa função.

Voltando a conferência de Manuel Dantas, outro ponto destacado por ele em sua “Natal do futuro” fora o papel do porto nessa cidade. Dantas construiu em sua conferência a imagem de grandes navios desembarcando no porto, trazendo milhares de pessoas e mercadorias. O porto integrou o “bairro das dunas, bairro que concentraria as atividades do porto, exibindo sua população cosmopolita”.

O bairro das dunas, cingido graciosamente pela avenida beira-mar, concentra a atividade do porto e formigueja de uma população cosmopolita; marinheiros, caixeiros viajantes, agentes de negocio, bufarinheiros, vagabundos, operários, gentes de todas as raças. Docas, armazéns de depósitos, estaleiros, cais providos de guindastes elétricos, restaurantes, cafés-concerto, vares, bazares, dão-lhe o aspecto de pandemônio onde se ostentassem os esplendores e as misérias da civilização.<sup>163</sup>

O bairro das dunas representaria o desejo dos grupos dirigentes locais de o porto de Natal possibilitar para cidade a circulação de pessoas, mercadorias e o estabelecimento de grandes lojas, incorporando na capital o que esses compreendiam ser o mundo cosmopolita, industrial. A estrutura do porto referenciada por Manuel Dantas, de um espaço contendo as docas, armazéns, estaleiros, cais providos de guindastes elétricos, era buscada nos modelos fornecidos por centros urbanos como Londres e Paris, onde seus portos proporcionavam as cidades esse aspecto cosmopolita. O cosmopolitismo como valor, como nos lembra Heloísa Barbuy, era o desejo das elites brasileiras, que depositavam nos processos de remodelação urbana de suas principais capitais, reproduzir esse estilo de vida. Essa Natal cosmopolita para Dantas seria possível pelo porto, com sua estrutura moderna, que estimularia um cenário de “pandemônio”, como ele afirmava, onde fosse possível visualizar os “esplendores e as misérias da civilização”. É

<sup>162</sup> CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano*. I. Petrópolis: Vozes, 1994. p. 212.

<sup>163</sup> DANTAS, Manoel. op. cit., p. 10.

interessante notar, na narrativa futurística de Manoel Dantas, que até as contradições e conflitos desse mundo cosmopolita, civilizado, denunciado por literatos como Baudelaire, era sonhado para Natal.

A avenida beira-mar, destacada por Dantas, que concentraria as atividades do porto, poderia representar o projeto de construção da avenida do porto, pensado em 1908, que almejava tornar o porto a sala de espera da cidade.

Podemos perceber também na narrativa de Dantas como o porto estaria integrado à outra via de comunicação importante para cidade: a estrada de ferro. Segundo o autor, “o ramal de la paz até Natal”, da estrada de ferro pan-americana, traria a multidão cosmopolita que os negócios e o esnobismo levam a percorrer os sertões da América.

O ponto de atracação, conforto de toda essa gente são os morros e as dunas alvas, a espaços cobertos de verduras, onde a vaga vem espriar-se de mansinho com uma carícia vooluptuosa de amante saciada. Os poetas do mundo inteiro tem cantado o efeito mágico desses luares que derramam sobre a terra e sobre o mar a luz branca de uma suavidade diáfana, que penetra as almas, sem cansar e sem ferir.<sup>164</sup>

É interessante analisar como o autor representa na conferência um dos grandes anseios dos administradores norte-rio-grandenses em relação às vias de transporte da capital na primeira década do século XX: a integração do porto a estrada de ferro. No século XIX, o transporte fluvial não foi pensado pelos grupos dirigentes locais para estar integrado aos chamados “caminhos de ferro”.

O desejo de implementar os caminhos de ferro, pelos grupos dirigentes locais norte-rio-grandenses, suplantou os investimentos direcionados a área portuária da capital. Como nos lembra Wagner do Nascimento, as obras das estradas de ferro foram pensadas para concorrer com o transporte realizado pelos portos, e não para estarem interligados, tal como nos grandes centros urbanos mundiais. Segundo o autor, um dos motivos para explicar essa concorrência seriam os interesses dos comerciantes locais com as obras das estradas de ferro, que haviam gerado uma forte especulação financeira. Já no começo do século XX, essa lógica referente à gestão dos meios de transporte mudaria. As obras de melhoramento do porto de Natal passariam a ser pensadas para estar integradas as obras da estrada de ferro central do Rio Grande do Norte. “Os

---

<sup>164</sup> DANTAS, Manuel. op. cit., p. 11.

caminhos de água”, que no século XIX eram vistos pelos grupos dirigentes locais como concorrentes aos “caminhos de ferro” passariam a ser articulados pelos administradores locais.<sup>165</sup> Essa percepção sobre a integração dessas vias fazia parte de um momento no país, onde o Governo Federal buscava aproximar as capitais portuárias do interior. O fenômeno da seca, agravado em 1904, havia fomentado essa preocupação do Governo Federal em aproximar as capitais litorâneas do interior, facilitando o transporte dos socorros pedidos em relação aos flagelados da seca.

No entanto, essa busca pelos grupos dominantes norte-rio-grandenses por aproximar a capital do interior gerou conflitos entre as principais cidades do estado. Tais conflitos se deram em função da necessidade de se escolher um porto no Rio Grande do Norte para ser o ponto de partida das vias de comunicações responsáveis por interligar as principais zonas produtivas do estado. Os grupos políticos mossoroenses reivindicariam para o porto de sua cidade a posição estratégica de ponto de partida das vias de comunicação.

Em 1905, no jornal *A República*, foi publicada a matéria intitulada “melhoramentos materiais”, que comentava o despacho do governo federal que autorizava a obras da estrada de ferro central do Rio Grande do Norte, fundamentais para criação de uma via de penetração ligando a capital ao interior do estado. Nessa matéria, o periódico afirmou que o porto de Natal seria o ponto de partida desta via.

Para a cidade do Natal, pode-se bem imaginar qual a importância que lhe advirá da sua posição de ponto terminal dessa grande artéria de comunicação, servida por um porto magnífico, que só depende, para ser um dos primeiros do norte, dos serviços de abertura da barra.<sup>166</sup>

No dia 4 de novembro desse ano, foi aprovado pelo Governo Federal o decreto que oficializava as obras de construção da estrada de ferro central. O Ministro da Indústria, Viação e Obras públicas, Lauro Muller apresentaria ao presidente da República da época, Rodrigues Alves, os motivos que levaram o porto de Natal a ser escolhido como ponto de onde se iniciariam as vias de penetração para o interior do estado.

---

<sup>165</sup> RODRIGUES, Wagner. op., cit., p. 116.

<sup>166</sup> MELHORAMENTOS materiais. *A República*, Natal, 5 de out. de 1905.

O porto de Natal é, de facto, superior aos demais portos do Rio Grande do Norte, porque oferece melhor abrigo às embarcações e tem maiores profundidades, além de ser francamente acessível em qualquer maré pelos navios brasileiros que viajam na nossa costa, facto que não se verifica com os outros portos a ele comparáveis, que só dão entrada aos vapores de pequena cabotagem e isso mesmo apenas na ocasião da preamar; demais está situada neste porto a cidade do Natal, capital do Estado, que precisa ter fácil comunicação com o interior, e estão em andamento as obras de que carece o porto, cujo melhoramento é incontestavelmente de custo muito inferior aquelle que teria de ser feito em qualquer um dos outros.<sup>167</sup>

Nesse discurso emitido pelo ministro Lauro Muller, e reproduzido no jornal *A República*, podemos perceber as relações de poder que envolvem a escolha do porto de Natal. A posição de centralidade da capital é mais uma vez colocada em jogo pelos grupos dirigentes locais, que no intuito de afirmarem a centralidade em Natal, escolhem o porto da capital como posição privilegiada para o projeto de aproximação com as zonas produtivas do interior do Estado. É importante lembrar nesse ponto, como as relações de poder entre as figuras políticas oriundas da capital com indivíduos de esferas administrativas nacionais foi decisivo nas escolhas referentes às intervenções no território norte-rio-grandense. Podemos lembrar como foi citado no segundo capítulo, a influência de um comerciante local, e figura política importante potiguar, Fabricio Pedrosa, na questão da organização das atividades portuárias empreendidas pelo órgão da capitania do porto. Na ocasião, a ação da capitania, que ia de encontro aos interesses do comerciante, rendeu a transferência do capitão do porto, pedida por Fabricio Pedrosa ao Ministro da Viação, Indústria e Obras públicas, Lauro Muller.

No caso das estradas de ferro, o discurso que legitimou a escolha do porto deixa claro os interesses dos grupos dirigentes locais norte-rio-grandenses, oriundos da capital, de que atender aos seus interesses. Na exposição dos motivos pelo ministro, a passagem “*capital do Estado, que precisa ter fácil comunicação com interior*”, mostra a preocupação em afirmar essa posição de Natal frente as demais cidades do Rio Grande do Norte e possíveis concorrentes, como Mossoró, que também possuía um porto em condições de exercer tal função. A ideia de que os custos das obras do porto de Natal eram menores também revela o desejo dos grupos dirigentes locais em justificar de alguma maneira a escolha, pois os gastos com as obras, como o próprio chefe da

---

<sup>167</sup> ESTRADA de ferro central do Rio Grande do Norte: exposição de motivos. *A República*, Natal, 4 de nov. de 1905.

comissão de melhoramentos do porto de Natal afirmava no periódico republicano, era alto, um dos aspectos que justificavam inclusive os atrasos das intervenções, por falta de verba para comprar o material apropriado para os serviços.

A montagem dessa rede de transportes, destinada a ligar a capital as zonas produtivas do interior exigiria então que as obras do porto fossem pensadas em consonância com os serviços da estrada de ferro. Nesse sentido, foi montado no local denominado porto do padre, um dos vários pontos de embarque e desembarque espalhados na cidade uma estação para ser o ponto de partida da estrada de ferro, logo em frente ao porto de Natal, para o interior. Além disso, também foi pensado no projeto de uma ponte de atracação para o porto, de modo a implementar o projeto de um cais acostável.

Pelo porto e as estradas ferro, esse mundo “cosmopolita” chegaria a Natal do futuro de Dantas. Para reprodução desta atmosfera vivenciada nos centros europeus, Dantas mostraria a existência na cidade de espaços de sociabilidades adequados para a introdução de novas práticas consideradas como modernas. Entre eles Dantas destacaria os hotéis, os cassinos, e principalmente o Teatro, que exercia para ele um papel fundamental para disseminação da civilização na capital.

Nos discursos e intervenções promovidos sobre o porto no começo do século XX, podemos notar como esse espaço adquiriu uma função significativa para incorporação de códigos e valores próprios desse mundo “cosmopolita”. O porto adquiriu uma função pedagógica, engendrando novos saberes sobre os indivíduos e novos tipos de subjetividade.

Apesar de terem sido rodeadas por atrasos e denúncias referentes ao desvio de recursos importantes destinados aos serviços de melhoramento, ponto já discutido em nosso primeiro capítulo, as intervenções promovidas pelo estado sobre o porto permitiram na primeira década do século XX, o acesso de navios de maior porte na região portuária. Em 1870, segundo o relatório do presidente de província da época 78 embarcações haviam conseguido desembarcar em Natal. Em 1900, no governo de Ferreira Chaves, sete anos depois do início das obras do porto, 152 embarcações haviam conseguido atracar em algum dos pontos de embarque e desembarque espalhados na cidade<sup>168</sup>. Navios como o planeta, do Lloyd Brasileiro, que mesmo sendo pequeno

---

<sup>168</sup> Sobre esses dados da entrada de navios em Natal no Império e na República, ver: CUNHA, Silvino Elvidio Carneiro da. *Relatório apresentado á Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte*. Recife, Typ. do Jornal do Recife, 1870. p. 31, e CHAVES, Joaquim Ferreira. *Mensagem dirigida ao congresso legislativo do Estado Rio Grande do Norte*. Typ. do jornal A República, 1900.

se comparado a outras embarcações dessa companhia de navegação, foi recebido com grande entusiasmo por parte da população natalense em 1902, como relataria o jornal *A República*.

Esse acesso de navios de maior porte, oriundos das mais diversas regiões do país e do mundo, ainda que limitado, se comparado a outras capitais portuárias brasileiras nesse mesmo momento, estimulou um movimento de busca, por parte de pequenos e grandes comerciantes locais, por adquirir terrenos ou casas no bairro da Ribeira, de preferência próximas ao porto, no intuito de estabelecer lojas e firmas. Essa busca se explicaria, em grande medida, pela expectativa construída pelos principais periódicos natalenses, como o jornal *A República*, em torno da possibilidade de atracar no porto navios de maior porte, que abririam o caminho para circulação de produtos à capital norte-rio-grandense almejados pelas elites locais. Tais mercadorias geralmente eram associadas a códigos e práticas cultivados nos grandes centros urbanos nacionais e mundiais, fato que implicava na insistência desses novos estabelecimentos, em destacar a procedência dos seus produtos nos anúncios publicados na imprensa.

Logo nos primeiros do Regime Republicano no estado, já veríamos na imprensa potiguar as expectativas construídas em relação ao porto no tocante as mudanças que este poderia fomentar no comércio da capital. Na matéria intitulada “A barra”, publicada pelo jornal *A República* em 1891, podemos perceber as esperanças depositadas pelos administradores norte-rio-grandenses nos melhoramentos do porto.

Aberta a barra do Rio Grande do Norte teremos como consequência a importação direta, de que resulta maior lucro para o comércio e mais vantagens ao consumidor; a comunicação que tanto valle, com os países da velha Europa, e sobre tudo, nas rendas do Estado, um considerável aumento, garantidor de sua independência.<sup>169</sup>

Além da possibilidade de realizar a importação direta, prejudicada pelas limitações do porto, a comunicação com a Europa, também era bastante aguardada pelos administradores locais norte-rio-grandenses. Tal comunicação implicou na possibilidade das elites locais terem acesso a produtos oriundos dos grandes centros urbanos nacionais e mundiais, irradiadores dos ideais de modernidade e civilidade.

---

<sup>169</sup> A BARRA. *A República*, 21 de fev. de 1890.

Em outras capitais brasileiras, como São Paulo, as mudanças nas práticas comerciais haviam sido fundamentais para que as elites locais buscassem introduzir no espaço urbano novos códigos e valores. Heloisa Barbuy nos mostra, como na segunda metade do século XIX, no centro paulista, a chegada de imigrantes no comércio aliada ao surgimento de novas lojas, que procuravam vender os produtos vistos como “modernos”, estimulou um processo de apropriação de um novo estilo de vida idealizado nas principais capitais europeias.<sup>170</sup>

É importante considerar que o consumo dessas mercadorias deve ser entendido não apenas sobre uma perspectiva utilitária, mas também sobre o aspecto simbólico que envolvia esses produtos. Como nos lembra Mike Feahstone, o consumo de mercadorias está ligado também ao consumo de sonhos, de visões de mundo.<sup>171</sup> Nesse aspecto, ao consumirem determinados produtos, as elites locais natalenses estariam adotando códigos e práticas cultivadas nas cidades que eram tidas como modelos de modernidade e civilidade, como Paris, Londres e Nova Iorque, no cenário mundial, e Rio de Janeiro, Santos e Recife, no cenário nacional.

Por isso, veremos que as intervenções promovidas sobre o porto foram importantes para a incorporação no espaço urbano de códigos e práticas tidas como modernas e civilizadas. Esses códigos e práticas seriam disseminados na cidade por meio da circulação de mercadorias na capital proporcionadas pelos melhoramentos do porto. Além de ser um espaço de controle, destinado a tornar os corpos dóceis e submissos, o porto adquiriu, pelos investimentos simbólicos feitos pelo estado, uma função pedagógica importante na cidade. O porto moderno, buscado pelos grupos dirigentes locais, por meio das intervenções desenvolvidas no espaço, e das leis e editais publicados pela intendência sobre área portuária, seria responsável por promover novas práticas a serem desenvolvidas na “sala de espera” da cidade. Essas novas práticas estariam em consonância com os ideais de modernidade, civilidade e salubridade tão almejados pelas elites locais.

Ruas como a do comércio e a Dr. Barata, diretamente próximas ao porto, junto a outras como a Correia Teles e 13 de maio, estas duas últimas já situadas no bairro da Cidade Alta, se tornariam pontos privilegiados dessa circulação de mercadorias. Muitas das lojas presentes nessas ruas tiveram no jornal *A República* espaço disponível para seus anúncios, que além de enfatizar a

---

<sup>170</sup> BARBUY, Heloisa Maria Silveira. *A cidade-exposição: comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860 – 1914*. São Paulo: Edusc, 2006. p. 115.

<sup>171</sup> FEATHERSTONE, Mike. *Cultura de Consumo e Pós-modernismo*. São Paulo: Studio Nobel, 1995, p. 121.

procedência dos seus produtos, nesse caso, os grandes centros urbanos da época, também ressaltavam por vezes, os navios de onde as mercadorias vinham, promovendo a expectativa em seus leitores, da chegada dessas embarcações no porto.

A loja *Despensa Natalense*, por exemplo, situada na Rua do Comércio, anunciou nas páginas do periódico republicano, a chegada do vinho que abastecia o restaurante internacional, que vinha por meio do vapor Brasil. A loja *Novo Mundo*, localizada na Rua Correia Telles, insistiria na referência da procedência de seus produtos, que segundo a propaganda presente no periódico, vinham diretamente da capital francesa. O Vapor Inglês *Navigator*, que vinha de Liverpool, era o navio que abastecia a loja, trazendo artigos do vestuário. Esses navios, que atracavam no porto e abasteciam os principais estabelecimentos da cidade, também transportavam equipamentos para serviços importantes na capital, com as obras de construção da estrada de ferro e às próprias obras de melhoramento do porto de Natal. Figuras como Fabricio Pedrosa e Júlio Von Sohsten, grandes capitalistas na cidade, eram os agentes das companhias de navegação na capital, responsável por intermediar as negociações entre os comerciantes e as empresas, anunciado nas páginas do Jornal *A República*, as datas para realizar os pedidos de produtos a serem trazidos por estas embarcações.

### Imagem 11 – Anúncio da loja o novo mundo

**Grande exposição**  
**DO**  
**NOVO MUNDO**

**O centro das novidades parisienses**

Os proprietários deste competido e luxuoso estabelecimento que acabam de montar effectuar, com todo esmero e capricho, grandes e magnificas compras nos principaes mercados de Europa, tomara a liberdade de apresentar não só á vizias, famílias desta capital, como ás do interior do Estado, uma lista especial das mais altas e palpitantes novidades recebidas ultimamente neste seu elegante—

**BAZAR DE MODAS**

que não acha competencia nesta praga no seu variado, excellente, moderno e monumental sortimento que satisfaz as maiores exigências dos seus numerosos freguezes, quer no requintado e apurado gosto, quer na modicidade irrealizavel dos seus preços.

**NOVIDADES DA EPOCHA**

Em vista do exposto, os srs. Fontes & C. chamam a attenção do respeitavel publico para os SEGUINTEs ARTIGOS:

Phantasias brancas e de cores, phantasias assetinadas e furta-cores, crepons em alto relevo, setinetas francezas para forro, capas de casemira para senhoras, feltros de lã para capas, camisetes rendadas para senhoras, colletes de meia para espartilho, mosqueteiros brancos e de cores, casemiras em cortes para calça, brins brancos e de cores, dos principaes fabricantes; alpicas de seda, véos de seda e filó para noivas, grimaldas finissimas e chics, cintos de phantasia e de couro, mantilhas de seda branca, preta e e cõr, pelucia ingleza de diferentes cores, galões e soutades de seda, cortinados brancos, colchas brancas e de chres, vellutinas bordadas para encite de Egrejas, flores para chapéos, leques de seda chinesa, leques de gaze, ligas de seda, quadros de pintura chinesa para consellos, cadeias de aluminum, aneis de metal fino, para guardanapos; albuns para familia, estojos para unhas, etc. etc. e outras mil novidades.

**Fonte:** ANÚNCIOS, *A República*, Natal, 8 de fev. de 1900.

É importante considerar as diversas maneiras como as lojas buscaram realizar sua propaganda. Algumas, dispondo de pouco espaço nas páginas dos jornais, se restringiam a se referir ao local de onde viam as mercadorias e de como essas eram “a última moda” nos principais centros urbanos. Outras, como a *Loja Progresso*, que em várias edições do periódico republicano, aparecia na primeira página do jornal, apelavam para outras abordagens, que incluíam, a simulação de uma visita pelo estabelecimento e a própria comparação dele com aqueles existentes nos centros europeus.

O burguez que tiver tido, como eu não tive, a fortuna de visitar os famosos armazéns de modas do Printemps e do Loun, em Pariz, ou qualquer das grandes casas de Regentstreete de Piccadily, em Londres, não ficará de boca aberta diante dos sortimentos da casa dos meus patrício J. Cabral & C<sup>a</sup>.<sup>172</sup>

Os produtos vendidos nesses estabelecimentos, geralmente referentes ao vestuário, eram indicados pelas propagandas divulgadas na imprensa, para serem utilizados em determinados espaços na cidade, onde o uso dessas mercadorias faria sentido. É importante destacar, que no começo do século XX, em Natal, os grupos dominantes buscaram construir espaços de sociabilidades importantes para disseminação daquilo que esses entendiam fazer parte de um “estilo de vida moderno”. Locais como o Teatro Carlos Gomes, construído em 1904, eram lugares apropriados para o cultivo de práticas consideradas modernas, como assistir aos espetáculos teatrais.

Nesse sentido, a historiadora Márcia Marinho nos mostra como as obras de construção do Teatro Carlos Gomes foram aguardadas pelas elites locais com expectativa. O teatro era visto como um espaço fundamental para trazer para uma parte dos natalenses, nesse caso, a mais

---

<sup>172</sup> UMA TENTATIVA: O progresso *A República*, Natal, 2 de set. de 1900.

abastada, elementos importantes da civilização. O teatro agiria na educação dos indivíduos, disseminando a cultura compartilhada pelas elites de outros centros urbanos.<sup>173</sup>

No entanto, práticas como a ida ao teatro, exigiam o uso de um vestuário apropriado para um espaço como esse.

Não é por mero luxo ou exibição, que as senhoras devem usar chapéus, muito mais necessário e convenientes a ellas, que aos homens geralmente mais fortes e resistentes as imtemperies atmosféricas. Não precisa ser medico para saber que são inúmeras as moléstias contrahidas pelas senhoras que não usam chapéu, tão útil e conveniente como o calçado. Igualmente ao chapéu foi inventado antigamente, o uso da gravata, em forma de lenço com duas voltas em torno do pescoço, para protege-los das moléstias da garganta. Não entramos na discussão da forma e moda do chapéu, somente achamos que às senhoras não se deve prohibir nem pedir para trazerem as cabeças desprovidas de um amparo qualquer-seja chapéu, gorro, capete, etc.<sup>174</sup>

Nos anúncios publicados no jornal *A República*, podemos visualizar esse esforço em estimular a adoção de mercadorias que permitiam as elites locais reproduzirem códigos e práticas tidos como modernas e civilizadas. No anúncio da Loja Oriente, em 1904, podemos visualizar mais desse esforço.

Toda senhora ou senhorita que desejar em breve percorrer garbosamente as avenidas d'este magnifico – park - procure para a toilette o pongi de seda transparente – a fazenda por excellencia do Grande Oriente.<sup>175</sup>

O passeio público pela cidade, mais precisamente pelos pontos considerados como apropriados para esse passeio, como a Praça Augusto Severo, ou a Avenida Tavares de Lyra, eram oportunidades para que as elites locais pudessem apresentar para a população os utensílios vistos como “última moda” nos grandes centros urbanos nacionais e mundiais. Em 1910, outro importante estabelecimento fora criado em Natal, também destinado a artigos do vestuário, a casa Londres. Sua abertura fora comentada na primeira página da Folha Republicana, que destacava a importância para a cidade desse novo estabelecimento.

<sup>173</sup> MARINHO, Márcia. op., cit. p. 65.

<sup>174</sup> OS CHAPÉUS no teatro. *A República*, Natal, 13 de ago. de 1913.

<sup>175</sup> DIARIO DO NATAL, 6 nov. 1904.

Não errarei dizendo que a Casa Londres vai ser um dos pontos obrigados do nosso grand monde, o que naturalmente se explica pela natureza do seu comércio e a amabilidade captivante dos seus diretores. Já possuímos, aqui, para honra do espirito de iniciativa do nosso comercio, casas que não desmerecem as que qualquer outra praça, estabelecimentos de primeira ordem, já consagrados pelas sympatias e preferencias do publico entendedor em assuntos de bom gosto. Faltava, porém uma casa que se destinasse exclusivamente a apurar o gosto da moda, a cultivar a natural propensão de nossas gentis patricias para bem trajarem.<sup>176</sup>

Além da casa Londres, outra loja também ostentaria o nome de um centro urbano tido como referência para as elites natalenses, Paris. A loja *Paris em Natal*, criada em 1910, e localizada na Rua do comércio, também dedicada a artigos do vestuário. É importante considerar que esta circulação de mercadorias proporcionadas pelas obras de melhoramento do porto de Natal, que estimularia a adoção, por meio da aquisição dos produtos, de novos códigos e valores no espaço urbano, não se deu sem conflitos. Os antigos padrões de sociabilidades, mediados pelo uso de determinados utensílios, não foram facilmente abandonados por aquilo que era visto como o “último gosto da moda”. O próprio jornal *A República*, grande divulgador das principais lojas natalenses que vendiam esses produtos vistos como modernos, emitiu artigos criticando algumas das inovações que se tornavam moda em Natal. É o exemplo da matéria publicada pelo jornal *A República* no dia 11 de março, onde vemos Lulu Capeta criticar o uso pelas meninas natalenses dos chamados quartos supostos.

Uso que algumas meninas de nossa capital querem introduzir em nosso meio, colocando nas saias quartos supostos, é a coisa mais ridícula d'este mundo! Antes, mil vezes, as anquinhas! [...] Quem não tiver quartos, console-se, mas nada de fazer de algodão ou coisa semelhante! Por isso é que estamos com a seca declarada [...] Era só o que faltava ver n'este fim de século. D'aqui há pouco temos tudo suposto, vão enganar ao Xico!<sup>177</sup>

<sup>176</sup> CONTENTE, Braz. Coisas da terra. *A República*, Natal, 14 de set. de 1910.

<sup>177</sup> QUARTOS Supostos. *A República*, Natal, 11 de mar. de 1900. p. 1.

Nem todos os produtos e valores que os acompanhavam, vendidos nas lojas foram bem recebidos pelos natalenses, ou pelo menos, a parte mais abastada. As mercadorias que circulavam em Natal disseminavam um novo estilo de vida que em alguns aspectos, ia de encontro a antigos padrões de sociabilidade que vigoravam ainda na cidade.

Havia evidentemente, aqueles que eram a favor das inovações, como podemos perceber na matéria publicada no jornal *A República* em 21 de maio de 1897. Ao comentar sobre as mudanças no vestuário dos homens modernos, o periódico afirmou que os calções e as casacas as cores, representativos de um vestuário tradicional, não deixam nenhuma saudade. “Que deus o livre de andar por essas ruas vestido de marquês de guarda-roupa! Só o que desejava é que o nosso vestuário fosse mais ondulante!”<sup>178</sup>

No entanto, alguns elementos do vestuário tradicional seriam tidos como toleráveis, como a sobre-casaca e o colarinho e peitilho da camisa engomada. O mesmo não seria dito em relação ao chapéu alto, tão incompreensível e misterioso, segundo o periódico, quanto à casaca.

**Imagem 12 – Fotografia da loja Casa Moderna, em frente ao cais da Tavares de Lyra**



**Fonte:** Arquivo Particular de Willian Galvão.

<sup>178</sup> VESTUÁRIO Moderno. *A República*, Natal, 21 de Maio de 1897. p. 2.

Na foto acima, podemos ver uma das lojas estabelecidas próximas ao porto, a *casa moderna*, que também vendia produtos considerados as “últimas modas nos grandes centros urbanos europeus”. Vimos que o porto se tornou uma fronteira para uma parte dos natalenses entre sua capital e o mundo moderno que sonhavam. No entanto, o porto se tornaria, além de uma fronteira cultural, no campo das sensibilidades, também uma fronteira no campo político, fronteira esta fundamental para projeção dos grupos políticos que haviam ascendido ao poder no regime republicano no Rio Grande do Norte.

### 3.3. O PORTO DOS ALBUQUERQUE MARANHÃO

Cheguei de longe, navegando até poucos tempos no escalaer aligero da phantasia; hoje que tornei-me marinheiro do velho barco da realidade, venho ancorar nesse porto de Natal, com o intuito unico e exclusivo de admirar o progresso rapido e precoce da capital do Rio Grande do Norte. Por ahi, afora propala-se e alardeia-se que o Natal vai sacudindo as cinzas do obscurantismo, cavalgando no galante corsel do progresso material, político e religioso.<sup>179</sup>

No dia 16 de março de 1906, o Diário de Natal, Folha Oposicionista do *A República*, publicou a matéria intitulada *Le Mond Marche*, uma alusão a máxima francesa do jornalista Eugene Pelletan, que “o mundo avança,” que tanto inspirava as elites de diversas capitais mundiais nos processos de remodelação dos seus respectivos centros urbanos. Tal máxima estamparia logo no começo do século, a revista do grêmio literário de alguns jovens potiguares, denominada *Oasis*, demonstrando a empolgação com a possibilidade do estado se sintonizar com as novidades da época, que o levariam ao progresso e ao nível daquilo que era entendido como a civilização. No entanto, o artigo em questão, publicado pelo diário, não compartilharia do mesmo entusiasmo dos jovens do *Oasis* no que se referia à chegada desse progresso em terras potiguares. Pelo contrário, o jornal chefiado por Elias Souto aproveitava tal título para ironizar uma sentença bastante respeitada pelos grupos dirigentes locais potiguares e que para *o Diário*, não condiziria com a realidade existente na capital. Para o diário, o progresso tão alardeado pelos republicanos,

---

<sup>179</sup> LE MOND MARCHE. *Diário de Natal*, 16 de mar. 1906.

representando pelas intervenções promovidas pelo estado no espaço urbano era algo fantasioso. As obras do porto eram um desses exemplos, de como esse discurso para a Folha parecia ser vazio e desvinculado da realidade da capital.

Enquanto os grupos políticos ligados a Pedro Velho e sua Oligarquia insistiram em destacar a importância do porto para o progresso de Natal, O diário criticou fortemente as obras do porto, denunciando os atrasos e as relações de poder que envolviam os membros da comissão. Descontados os interesses do redator da Folha, simpatizante da Monarquia, e ferrenho opositor a oligarquia dos Albuquerque Maranhão, é interessante notar no discurso do diário um aspecto importante referente às obras do porto: como elas serviram para projetar os membros da oligarquia.

Não ha duvidas; o Pedro velhismo leva tudo de rojo, destroe tudo nesta terra conquistada, onde apenas estão prosperando as chacaras e avenidas da familia reinante, para que livremente tranzitem as carruagens dos poderosos, puchadas por bonitas parelhas de cavalos de tiro, carregados de guizos e ofertados pelos empregados do Thesouro ao chefe oligarcha, senhor do braço e do cutello deste feudo burgo podre!<sup>180</sup>

Por trás da fúria do Diário contra o Regime Republicano e seus agentes no estado, podemos perceber na crítica da Folha um aspecto relevante no que concerne aos interesses e consequências das ações promovidas pelo estado na capital, que era o uso desse discurso sobre a cidade para legitimar aqueles que haviam ascendido ao poder com a República. O “progresso” idealizado pelos grupos dirigentes locais não parecia ser direcionado para todos os natalenses. É importante lembrar como já discutido anteriormente, como a abertura de avenidas, principalmente a do porto, idealizada pelo próprio Pedro Velho, levava em conta a necessidade de expurgar de determinados espaços da cidade, vistos como importantes para representar os ideais de modernidade e civilidade, aqueles que eram vistos como figuras indesejáveis, figuras que não deveriam fazer parte desse cenário de modernidade que se buscava instituir na capital. A construção do terceiro bairro de Natal, a Cidade Nova, é mais um exemplo de como os grupos dominantes buscavam remodelar a capital no intuito de atender seus próprios interesses. Como

---

<sup>180</sup> DIA A DIA: Fructos do tempo. *Diário de Natal*, 3 de jan. de 1906.

nos mostra Gabriela Fernandes, a cidade nova foi construída e idealizada para ser um bairro de residência das elites locais, o bairro que representaria uma Natal diferente, a Natal moderna e civilizada, habitada pelas elites locais.<sup>181</sup> Era nesse bairro onde estariam como foi apontado pelo Diário, “as chácaras da família reinante”, ou seja, onde morariam muitos dos membros da oligarquia dos Albuquerque Maranhão.

Essa outra visão sobre os melhoramentos do porto e sua importância para a cidade no começo do século XX, fornecida pelo Diário de Natal, nos ajuda a entender a persistência e insistência de um discurso extremamente entusiástico sobre os melhoramentos do porto, mesmo diante de um cenário que parecia ao final de 1913, desolador. Nesse ano, as obras do porto foram suspensas temporariamente pelo Governo Federal, sendo retomadas apenas em 1918, cinco anos depois, sendo a comissão de melhoramentos do porto mais uma vez reorganizada e sendo exigido um novo projeto de melhoramentos para esse espaço.

Um dos argumentos apresentados pelo então Ministro da indústria, Viação Obras Públicas, Augusto Tavares de Lyra, ex-governador do Rio Grande do Norte, para explicar a suspensão foi a falta de condições do Governo Federal para investir nas obras de melhoramento dos principais portos brasileiros.<sup>182</sup> Dentro desse raciocínio, segundo o ministro, era necessário cortar, ainda que temporariamente, a verba das obras que estivessem em maior atraso. O porto de Natal foi incluído dentro desse ponto.

Se as obras haviam sido suspensas pelo próprio Governo Federal, justamente pela demora dos serviços, cabe-nos questionar então o sentido do discurso dos administradores locais em relação ao porto, discurso que parecia não ser abalado pelos problemas enfrentados pelos engenheiros a frente das intervenções, em meio a falta de verba, de material e de empregados suficientes para empreender os melhoramentos necessários.

O porto era a fronteira, para as elites locais, entre Natal e o mundo moderno, um ponto de ligação entre as camadas mais abastadas da cidade com experiências cultivadas do outro lado do atlântico. Além de ser um espaço-fronteiro para esse desejo pela modernidade, o porto também era um espaço-fronteira para os administradores norte-rio-grandenses. Fronteira entre a República, associada a aqueles que seriam seus agentes no estado, a oligarquia dos Albuquerque Maranhão, com os grupos dirigentes locais do Império. O porto constantemente aparecia, nos

---

<sup>181</sup> SIRQUEIRA, Gabriela. op. cit., p. 25.

<sup>182</sup>SERVIÇO DA pasta de viação. A República, Natal, 1 de março de 1915.

discursos emitidos pelo estado, por meio dos periódicos oficiais, como o marco divisório no campo político. A realização dos seus melhoramentos era atestada como a prova de que os novos grupos dirigentes ascendentes com a República haviam trazido para o Rio Grande do Norte, “o progresso”.

Na matéria publicada no jornal *A Republica*, em 1908, podemos perceber como o porto adquiriria tal sentido.

Natal é uma cidade exqu岸ita. Muitos disseram que algo caveira de burro havia nos entaves ao seu progresso, que levou a dormir os seculos todos que o Brazil levou a formar-se. (...) Isolada de terra e aberta para o mar, porem trancada ao commercio do mar, tomou esta feição, na dôce melancolia das almas contemplativas. Os homens da Republica fizeram de Natal o cerebro do Estado e o povo do Rio Grande do Norte ha de fazer de Natal o emporio do seu progresso, o orgulho de nossa terra.<sup>183</sup>

O porto enquanto fronteira, ao mesmo tempo em que delimitava os limites da história política no estado, demarcando, segundo o discurso dos grupos dominantes, a emergência dos “tempos do progresso”, projetou determinados grupos políticos, legitimando sua ação no Rio Grande do Norte. Os Albuquerque Maranhão, família oriunda da capital, era constantemente apresentada como responsável pelos serviços que elevariam as terras potiguares “ao mais alto nível da civilização.”

Nesse sentido, torna-se possível compreender parte do discurso entusiástico construído em relação ao porto. Mesmo diante de grandes obstáculos para seguirem em frente, as obras de melhoramento do porto foram fundamentais para projetar sentimentos das elites locais, que buscavam se representar enquanto modernas, e principalmente para os grupos políticos, elemento significativo para articular uma narrativa sobre o território norte-rio-grandense que legitimou a centralidade em Natal e a ação dos Albuquerque Maranhão no estado.

---

<sup>183</sup> COISAS da terra, *A Republica*, Natal, 16 de nov. de 1908.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 1910, a lancha progresso, foi lançada no rio Potengi. A lancha havia sido construída pelo estaleiro Antônio Silva Martins, sendo destinada ao serviço de travessia do rio. Tal como a lancha que atravessava, nesse momento, o rio, os grupos dirigentes locais norte-rio-grandenses também esperaram que o “progresso” atravessasse o rio Potengi, neste caso, para chegar à cidade, irradiando em Natal, uma parte do mundo moderno e industrial que as elites locais sonhavam em introduzir na capital. O termo progresso, tão utilizado no século XIX por administradores, reformadores e literatos, expressava uma nova maneira de pensar, ver e sentir o mundo, marcada pelos avanços da ciência, pela velocidade imprimida pelos novos meios de transporte, que permitiam que indivíduos das mais variadas regiões do planeta entrassem em contato com pessoas, mercadorias, valores e ideais compartilhados nos grandes centros urbanos que eram vistos como paradigma do que devia para muitos, ser reproduzido mesmo em realidade completamente diferentes.

Os ideais de modernidade e civilidade, irradiados desses centros, eram o sonho de consumo das elites brasileiras desde a segunda metade do século XIX. As elites natalenses, seguindo o caminho aberto nas principais capitais brasileiras, como Rio de Janeiro e Recife, também desejavam trazer, para sua cidade, uma parte daquele mundo que parte delas havia conhecido nas viagens feitas a Europa ou aos Estados Unidos, ou que havia lido nas grandes obras literárias e filosóficas encomendadas na livraria de Fortunato Aranha. Os jornais existentes na cidade também eram importantes para esse contato com as ideias e valores compartilhados do outro lado atlântico. Intelectuais, como Manuel Dantas, se esforçariam ao máximo para romper, nem que fosse pela imaginação, pelos sonhos, as fronteiras que afastavam uma parte dos natalenses desse mundo moderno tão desejado.

Esse desejo de romper as fronteiras espaciais, transportando uma parte dos natalenses, principalmente as mais abastadas, a outro mundo, um mundo civilizado, industrial, levou os administradores norte-rio-grandenses, a depositar em um espaço na cidade as esperanças para as transformações materiais e acima de tudo, simbólicas, de sua capital: o porto. Espaço que até o final do século XIX, não fazia parte da cidade, estando mais próximo do domínio das águas do que do domínio do espaço urbano. O porto que era sinônimo do atraso e estagnação da capital e

da própria província no século XIX, por isso que, pelas suas limitações, havia suscitado inclusive o questionamento da posição de centralidade da própria capital, se tornaria na República, uma das grandes esperanças de projeção de Natal. Projeção frente às demais cidades brasileiras, que buscavam expor para o mundo, uma nova imagem do país, uma imagem moderna e civilizada, que teria uma participação especial de profissionais como engenheiros e médicos, que se viam como “missionários desse progresso” tão sonhado. Projeção no mercado mundial, no mundo capitalista, marcado pelas grandes empresas e companhias, que investiam nos processos de modernização das cidades brasileiras no intuito de lucrar com novos mercados consumidores.

Os melhoramentos do porto de Natal se tornaram na primeira década do século XX, uma das principais promessas do Regime Republicano instaurado em 1889, sendo colocado com uma das “testemunhas” da chegada desse progresso nas terras potiguares. Falar do porto na República se tornou algo importante para os grupos dirigentes locais, não apenas para falar de um espaço de entrada de pessoas e mercadorias. Falar do porto estaria relacionado agora a falar de outras coisas. Projetos políticos, sonhos, sensibilidades, comércio, moda, o porto era um mundo de possibilidades, um mundo de desejos, um espaço-fronteira-ponte, capaz de transportar não apenas fisicamente mas também imaginativamente, muitos natalenses a geografias imaginárias, a terras além-mar.

O porto se tornaria também um espaço, onde as pessoas podiam ficar, de modo a contemplar o rio Potengi, ou mesmo para executar a atividade do passeio público, que faria bem a saúde e a beleza dos corpos, os exercitando e os colocando em contato com os “bons ares”. O porto era agora, a sala de espera da cidade, a primeira impressão para os viajantes que desembarcassem em Natal pela via marítima. Sala de espera que não admitiria visitantes ou hóspedes considerados indesejáveis, como os flagelados da seca de 1904, que migraram para capital em busca de melhores condições de vida, ou dos antigos moradores da região portuária, que não tinham condições de realizar as mudanças exigidas pela intendência nas nos prédios próximos ao porto, que deveriam exibir, segundo o órgão, uma “arquitetura de bom gosto”.

Buscamos, ao longo deste trabalho, mostrar como na Primeira República, surgiu em Natal, nos discursos e práticas dos grupos dirigentes locais, uma noção de porto, buscada nos modelos urbanísticos fornecidos pelos grandes centros urbanos mundiais como Paris e Londres. Uma noção moderna de porto, distante da percepção que vigorava em grande parte das cidades brasileiras até o final do século XIX, que o geógrafo James Bird chamaria de *porto-primitivo*. O

conjunto de ancoradouros naturais, espalhados ao longo da cidade, se nenhuma maior atenção do poder público com a organização, regulamentação e hierarquização de suas atividades, daria lugar a uma nova percepção, marcado pela organização, pelo desejo de controle do espaço, de suas atividades, estabelecendo-se seus limites. Organização que por vezes esbarrava nos interesses de importantes comerciantes locais, influentes na política local, e que com suas “táticas” e relações de poder, buscavam que essa organização atendesse somente aos seus interesses.

Este porto moderno, composto por uma nova estrutura, de cais, armazéns, guindastes utilizados para o transporte que antes era feito por animais, provocaria mudanças na cidade, mudanças que o integrariam ao tecido urbano, levando o estado a desapropriar várias pessoas, no intuito de abrir avenidas e reformas edifícios que permitissem que, o projeto do porto, enquanto “sala de espera”, se tornasse possível. Esse porto idealizado pelos grupos dirigentes locais, além de alterar a composição do espaço urbano, provocaria na cidade a incorporação de novos códigos, valores e práticas, que deveriam ser agora reproduzidas na sala de espera. O mundo “fútil” das mercadorias, das vitrines, relatado por Richard Sennet em seu livro *O homem e a vida pública*, foi estimulado pelas obras do porto, que levariam muitos comerciantes a abrirem lojas e firmas em ruas próximas ao porto, vendendo os produtos que, segundo eles, era a última moda em Paris e em Londres. Tais mercadorias, vindas em navios que podiam com os melhoramentos do porto, incluir Natal em suas escalas de viagens, traziam esses produtos, que eram anunciados com expectativa nas páginas do jornal *A República*.

Mesmo diante dos atrasos e falta de recursos, o porto de Natal teve um papel decisivo no processo de modernização da cidade, no começo do século XX, estimulando mudanças materiais e simbólicas. O *porto das fantasias*, nome dado pelo *Diário* ao porto, numa crítica sarcástica aos atrasos nos melhoramentos, realmente cumpriu a função de manter em uma parte dos natalenses, uma fantasia viva, fantasia que impelia diversos indivíduos a sonharem nas páginas do jornal *A República* ao ler as traduções que, Manuel Dantas, fazia das obras de Júlio Verne: o desejo pela modernidade. A crença nesse mundo moderno, nessa cultura democrática e científica, direcionaria ações, e projetaria determinados grupos políticos como a oligarquia dos Albuquerque Maranhão no estado, que utilizavam estrategicamente esses sonhos para legitimar seu poderio no Rio Grande do Norte.

## REFERÊNCIAS

### *FONTES E BIBLIOGRAFIA*

A REPÚBLICA, Natal, 1889-1913

ALCOFORADO JÚNIOR, José. Relatório com que o exm. sr.dr. José Bernardo Alcoforado Junior passou a administração da província do Rio Grande do Norte ao exm. sr. dr. Antonio dos Passos Miranda no dia 20 de junho de 1876. Rio de Janeiro, Typ. Americana, 1877.

CASCUDO, Luís da Câmara. *História da cidade do Natal*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1980.

CHAVES, Joaquim Ferreira. *Mensagem dirigida ao congresso legislativo do Estado Rio Grande do Norte*. Typ. Do jornal A República, 1900.

CUNHA, Silvino Elvidio Carneiro da. *Relatório apresentado á Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte*. Recife, Typ. do Jornal do Recife, 1870.

DANTAS, Manoel. *Natal daqui a cinquenta anos*. Natal: Fundação José Augusto, 1996.

DIÁRIO DE NATAL, Natal, 1904-1910.

GOMES, Afonso Souza. Relatório sobre o melhoramento do porto de Natal, apresentado ao Ministro e Secretario dos Negócios da Agricultura. Doutor Francisco Glyeerio, por intermédio do governador do Estado Doutor Joaquim Xavier da Silveira Junior, pelo engenheiro civil Affonso H. de Souza Gomes. Natal, Tipografia d'A Republica: Rua 13 de Maio, 1890.

KOSTER, Henri. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Tradução: Luís da Câmara Cascudo. Ed. Companhia editora nacional: São Paulo-Rio de Janeiro-Recife-Porto Alegre, 1942.

SILVA, Luís Barbosa da. *Relatorio apresentado á Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte*. Recife, Typ. do Jornal do Recife, 1867.

#### *BIBLIOGRAFIA*

ALVES, Augusto. *A construção do porto de Porto Alegre (1895-1930): modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado*. 2005. Dissertação – Programa de Pós-graduação de Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.

ANDRADE, Alenuska. *A eletricidade chega à cidade: inovação técnica e a vida urbana em Natal (1911-1940)*. 2009. Dissertação – Programa de Pós-graduação da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2009.

ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar; ROCHA, Raimundo Nonato Araújo da; VIANA, Hélder. (Orgs.). *A intendência e a cidade: fontes para o estudo da gestão da cidade de Natal (1892 a 1919)*. Natal: EDUFRN, 2012.

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

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

BARBUY, Heloisa Maria Silveira. *A cidade-exposição: comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860 – 1914*. São Paulo: Edusc, 2006.

BRITO, João Fernando de. Conflitos na colônia agrícola de Sinimbu. In: XXVII Simpósio Nacional de História - ANPUH, 2013, Natal. *Anais do XXVII Simpósio Nacional de História - ANPUH*, 2013.

BUENO, Almir. *Visões de República: idéias e práticas políticas no Rio Grande do Norte (1880-1895)*. Natal: EDUFRN, 2002.

CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano*. I. Petrópolis: Vozes, 1994.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1996.

CORBIN, Alain. *Território do vazio: a praia no imaginário ocidental*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

FABRIS, Annateresa. *Arquitetura eclética no Brasil: o cenário da modernização*. Artigo público nos anais do museu paulista. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v1n1/a11v1n1>>. Acesso em: 13 jun. 2015.

FAORO, Raimundo. *A questão nacional: a modernização*. Estudos avançados, São Paulo, v. 6, n. 14, abr. 1992. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v6n14/v6n14a02.pdf>>. Acesso em: 12 jun. 2015.

FEATHERSTONE, Mike. *Cultura de Consumo e Pós-modernismo*. São Paulo: Studio Nobel, 1995.

FERREIRA, Ângela Lúcia; DANTAS, George. *Os "indesejáveis" na cidade: as representações sobre o retirante da seca (Natal, 1890-1930)*. In: \_\_\_\_\_. *Surge et Ambula: A construção de uma cidade moderna Natal, 1890-1940*. Natal: EDUFRN, 2006.

FOUCAULT, Michel. *A Verdade e as formas jurídicas*. Tradução de Roberto Cabral de Melo Machado e Eduardo Jardim Moraes. Rio de Janeiro: NAU, 2002.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do Poder*. 21. ed. Rio de Janeiro: Graal, 2005.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir*. 40. ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

GOULART FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Revista eletrônica Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, dez. 2007.

HERSCHMANN, Micael; KROPF, Simone e NUNES, Clarice. *Missionários do progresso: médicos, engenheiros e educadores no RJ-1870/1937*. 10. ed. Rio de Janeiro: Diadorim, 1996.

PAIVA, Giovana. A conferência de Manoel Dantas: a elite natalense construindo a imagem de uma cidade moderna. In: FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George (Orgs.). *Surge et Ambula: a construção de uma cidade moderna Natal, 1890-1940*. Natal: EDUFRN, 2006.

PEIXOTO, Renato Amado. *Estratégias de produção identitária no Rio Grande do Norte no início do século XX*. Artigo apresentado no colóquio história e espaços, 2009.

PICON, Antoine. Racionalidade técnica e utopia: a gênese da haussmannização. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti. *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação (1820-1920)*. 2006. Dissertação – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2006.

SANTOS, Renato Marinho Brandão. *O papel da Intendência municipal no desenvolvimento de uma nova ordem urbana (1904-1929)*. 2012. Dissertação – Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2012.

SCHORSKE, Carl E. *Viena fin-de-siècle: política e cultura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

SENNET, Richard. *Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Record, 1997.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. O ideário dos engenheiros e os planos realizados para as capitais brasileiras ao longo da Primeira República. *Revista Vitruvius*, vol. 8, 2007.

SIMONINI, Yuri. *Ribeira, técnica versus natureza: Transformações em prol de um projeto de modernização (1860 – 1932)*. 2011. Dissertação – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2011.

SIRQUEIRA, Gabriela Fernandes. *Por uma cidade nova: apropriação e uso do solo urbano do terceiro bairro de Natal (1901-1929)*. 2014. Dissertação – Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

SOUZA, Itamar de. *A República velha no Rio Grande do Norte (1889-1930)*. Natal: EDUFRN, 2008.