

O progresso desembarca pelo porto: as obras de melhoramento do porto de Natal e a construção de uma nova cidade (1893-1913)

Khalil Jobim*

Na passagem do século XIX para o XX, diversas cidades brasileiras vivenciavam intensos processos de modernização. Ao longo destes, a paisagem dos espaços urbanos eram alteradas, incorporando a estes novos ideais, valores e práticas buscadas nos grandes centros urbanos mundiais da época, como Paris, Londres e Nova York.

No Rio de Janeiro, então capital federal, grandes avenidas foram construídas, novos espaços de sociabilidades destinados às elites cariocas foram criados. Com isso, buscava-se construir uma nova imagem para a cidade, de maneira a se alcançar os ideais de modernidade presentes no ambiente Europeu (NEEDEL, 1993: 12). As reformas urbanas feitas no Rio de Janeiro, São Paulo e Recife (BECHIMOL, 1992); (SEVCENKO, 1985); (ARRAIS, 2004) serviram de referência aos demais espaços urbanos nacionais.

Na cidade de Natal, capital do Rio Grande do Norte, tais mudanças no espaço urbano também estiveram presentes, em ações como a construção de um novo bairro, a Cidade Nova em 1904, de novas avenidas, jardins, a introdução de novos serviços urbanos como o bonde, e a reforma do Teatro Carlos Gomes, que tinham como objetivo introduzir uma parte do mundo europeu moderno na pequena Natal, afastando a antiga e indesejada imagem de cidade colonial, encarada como sinônimo de atraso. (ARRAIS; ANDRADE; MARINHO, 2008). A identificação do passado anterior à instauração do

* Mestrando do Programa de pós-graduação em História (PPGH) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, orientado pelo prof. Dr. Raimundo Pereira Alencar Arrais, vinculado ao grupo de pesquisa os espaços na modernidade.

Regime Republicano como um tempo do atraso, de estagnação econômica e cultural da capital potiguar, esteve bastante presente no discurso dos grupos dirigentes locais natalenses no começo do século XX, exposta com frequência das páginas dos principais jornais da época, como *A República*, órgão oficial do partido republicano no Estado.

Entre várias intervenções promovidas em Natal nas primeiras décadas do século XX, destacamos neste trabalho as obras de melhoramento do porto de Natal. Desde a segunda metade do século XIX, as condições precárias do porto incomodavam os administradores norte-rio-grandenses, que requeriam ao governo central, verba necessária para reforma da espacialidade portuária. As más condições do porto impediam que navios de maior porte atracassem em seu ancoradouro, dificultando o escoamento da produção da província, ao mesmo tempo em que a levava a província a buscar a mediação de Pernambuco nas suas relações comerciais. As dunas que cercavam a cidade e os vários recifes espalhados ao seu litoral provocavam na cidade uma situação de isolamento, que incomodava os grupos dirigentes locais. (ARRAIS, 2006: 121) Com a proclamação da República, a verba destinada aos melhoramentos do porto é aprovada pelo governo federal, chegando à cidade em 1893. As obras foram concluídas oficialmente em 1932, sofrendo uma interrupção temporária em 1913 para serem retomadas cinco anos depois.

Os melhoramentos do porto, destinados a conferir uma nova estrutura a este espaço, e possibilitar a superação das limitações que o caracterizavam no século XIX, foram acompanhadas pela imprensa natalense com grande expectativa e entusiasmo.¹ O porto era visto como símbolo de um progresso que estaria se anunciando ao Rio Grande do Norte, do qual os republicanos eram o seu agente. Com as reformas do porto, Natal poderia agora ligar-se ao mundo, sendo inserida no mercado mundial. O recebimento de navios de várias partes do planeta abriu a possibilidade de que os ideais de modernidade, cultivados nos grandes centros urbanos mundiais e nacionais, chegassem

¹ Nem todos acompanhavam as obras com entusiasmo, como é o caso do jornal diário de Natal, jornal de oposição ao governo republicano, chefiado por Elias Souto. O periódico criticava fortemente os atrasos das obras do porto, questionando o progresso que os republicanos diziam está se anunciando a cidade de Natal através das reformas realizadas no porto.

à cidade. Novos valores, ideais e práticas sociais seriam introduzidos em Natal, sendo o porto um espaço fundamental para tal propósito.

Portanto, o objetivo deste artigo é analisar algumas destas intervenções direcionadas ao porto de Natal, no começo do século XX, no período compreendido entre 1893 e 1913, que representa a primeira fase das obras até sua interrupção temporária. Pretendemos discutir a relação das reformas estabelecidas no porto com as transformações vivenciadas na cidade neste momento, na qual os grupos locais buscavam construir uma nova imagem para Natal, a de uma cidade moderna e civilizada. Discutiremos um pouco das mudanças provocadas pelo porto no espaço urbano natalense. Para nos auxiliar em nossas discussões, utilizaremos como principais fontes as matérias publicadas no jornal *A República*.

O futuro está no porto!

Desde a segunda metade do século XIX, os administradores locais norte-rio-grandenses reivindicavam ao governo central verbas para reforma do porto da capital da província. As más condições do ancoradouro dificultavam a entrada de navios, trazendo grandes problemas para o escoamento da produção da província, levando-a a buscar a mediação de Pernambuco nas suas relações comerciais. Em 1860, tentou-se por iniciativa própria, promover a construção de um cais adequado, já que a verba para a sua reforma não vinha. Visando melhorar situação precária do tráfego marítimo e do comércio, as obras de construção do chamado “caes salgado”, no entanto, não conseguiram ser concretizadas, pela falta de um profissional adequado, neste caso, um engenheiro que levasse adiante as obras. (SIMONINI, 2010, P.93).

Em 1870, na Fala do presidente de província Silvino Elvidio Carneiro de Cunha apresentada à Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Norte, este afirmava que:

A grande ou pequena navegação de um paiz retracta o seu grande ou pequeno commercio. O commercio desta capital, que tem ultimamente fugido para os portos de Guarapes e Macahiba, cada dia se reduz á mais simples

expressão. Convém reanímalo com medidas energicas e de alcance, sob pena de vermo-ol fallecer completamente, se a mudança desta capital para outro ponto não é a aspiração da província. Como sabeis, desde que o corpo não tem uma cabeça bem forte e animada, que é fraco e rachitico. Cumpre reanimar a cabeça deste corpo”. (CUNHA, 1870: 25)

As condições precárias do porto estavam ameaçando o *status* de Natal como capital do Estado, diante da concorrência de cidades como Macaíba e Guarapes, que vinham se destacando no comércio local por realizar o escoamento de sua produção através de seu próprio porto. O porto era colocado como um problema da capital, não do conjunto da província. Com a proclamação da República, em 1889, as dificuldades na estrutura do porto deixavam de ser um problema da capital para se tornar uma questão da qual dependeria o “futuro do estado”.

Em 1891, o jornal *A República*, na matéria intitulada Administração Pública, argumentava que:

Depois da proclamação da republica e graças a confiança que inspira 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, decididamente avançaremos rápido na direcção de nosso futuro, queremos exprimir da nossa grandeza (ADMINISTRAÇÃO PUBLICA. A Republica, Natal, 6 Jan. 1891.p.2.)

Nesta matéria, o periódico divulgava as possibilidades abertas a Natal e ao próprio Rio Grande do Norte, de superarem uma situação de pobreza e de abandono vivenciada no Império. Neste período, a falta de recursos, de iniciativa dos dirigentes da província, bem como o próprio descaso do governo central em relação ao Rio Grande do Norte, teriam sido responsáveis por deixá-lo em uma situação bastante precária, do mais “criminoso abandono”.

A falta de investimentos por parte do governo central nas províncias do Norte foi uma característica importante da política imperial na segunda metade do século XIX. As reclamações na câmara dos deputados pelos políticos nortistas foram constantes. Denunciava-se o desinteresse do governo com as obras de infraestrutura, importantes para o desenvolvimento econômico das províncias nortistas, como as estradas de ferro, enquanto o *Sul* era privilegiado. (MELLO, 1999: 191)

Em relação às estradas de ferro, segundo Evaldo Cabral de Mello, menos de 30% das ferrovias feitas no Brasil no último quartel deste século eram do *Norte*.² O governo central preferia investir capital em províncias consideradas importantes do ponto de vista econômico, como Rio de Janeiro e São Paulo, onde o café, principal produto de exportação do país, era escoado, ocasionando um retorno imediato de capital.

Em províncias nortistas como o Rio Grande do Norte, o porto não tinha condições de receber navios de maior porte, e as estradas de ferro ainda era um sonho³, o que complicava a situação quanto ao envio de verbas pelo governo central. Com isso, as províncias “desfavorecidas” ficavam a cargo de iniciativas de investimento de capital estrangeiro. Neste contexto, as empresas inglesas atuavam como principais investidoras nas obras de infraestrutura, principalmente relacionadas aos meios de transporte, estando interessadas em promover a modernização das cidades brasileiras (GRAHAN, 1973).

Os adeptos dos ideais republicanos acreditavam que o novo regime político poderia mudar este cenário através da iniciativa de novos grupos dirigentes⁴, como o representado pela família dos Albuquerque Maranhão. Os melhoramentos do porto

² Segundo Evaldo Cabral de Mello, elas foram consideradas a principal obra a ser realizada no final do Império, tendo-se a forte crença do governo central de que elas seriam capazes de promover o desenvolvimento econômico e cultural do país. As obras do porto ainda não seriam prioridade para o governo.

³ Sobre a questão das estradas de ferro no Rio Grande do Norte a partir da segunda metade do século XIX, ver 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)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2006.

⁴ Sobre a ascensão dos grupos dirigentes locais na República, ver SOUZA, Itamar de. *A República Velha no Rio Grande do Norte*. Natal: Gráfica do Senado Federal, 1989.

surgiam como prova de que algo começava a mudar, de que o “progresso” estaria chegando às terras potiguares, e de que, a partir dele, o caminho em relação ao “futuro” seria mais rápido.

Em 1908, o jornal *A Republica* publicava uma matéria na coluna intitulada coisas da terra, na qual afirmava que:

Natal é uma cidade exquisita. Muitos disseram que algo de caveira de burro havia nos entraves ao seu progresso, que levou a dormir os seculos todos que o Brazil levou a formar-se. O certo é, porem, que Natal figurou sempre nos fastos da nosso historia, si não com destaque, com certa origininalidade. Isolada de terra e aberta para o mar, porem trancada ao commercio do mar, tomou esta feição, na dôce melancolia das almas contemplativas. Dahi a força poderosa que sempre irradiou della, prendendo os que se lhe avisinhavam em laços de forte sympathia. Com a Republica, Natal emancipou-se; não mais tolerou imposições estranhas. Abriu portas amigas e carinhosas ao sertão que lhe foi mandando gentes habituadas a luctar e a vencer e travou combate com o mar, que a enclausurava, fechando a barra do porto com pedras e areias. 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. (COISAS DA TERRA, A República, 16 nov. de 1908).

Termos como “progresso” e “futuro”, começam a partir da República, a serem constantemente associados ao porto. De acordo com Koselleck (2006), a introdução de novos termos na linguagem é denotativa de mudanças políticas e sociais importantes, bem como do esforço de apropriação desta linguagem por determinados grupos políticos e sociais. Estes, para este autor, só se constituem em unidades políticas de ação a partir da recorrência a determinados conceitos, importantes na construção de suas identidades.⁵(KOSELLECK, 2006: 192).

Para Maria Tereza Chaves, o vocábulo “República” expandiu no Brasil no final do século XIX seu “campo semântico incorporando as ideias de liberdade, progresso, ciência, democracia, termos que apontavam, todos, para um futuro desejado”. Termos como “progresso” e “futuro” seriam para a autora, bastante significativos dentro de uma “filosofia republicana”, sendo constantemente utilizados na construção de uma

⁵ KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado*: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006. P. 192.

identidade para os republicanos (CHAVES, 2008). Neste sentido, a mudança da linguagem utilizada para falar do porto é reveladora de mudanças sociais importantes, neste caso, a ascensão de novos grupos políticos, e junto a eles, de novos desejos e interesses na sua administração. O porto permitiria legitimar uma centralidade de Natal enquanto capital, destacando sua importância no Estado, ameaçada no século anterior de perder seu posto para outras cidades. Natal se distinguiria das demais cidades, incorporando novos valores, ideais e práticas buscados “na civilização”, ou seja, na cultura cultivada nos grandes centros urbanos. O porto permitiria ligar a cidade ao mundo, construindo uma nova imagem a ela, e abrindo novas possibilidades para seu crescimento.

A primeira impressão é a que fica: construindo uma nova cidade

No dia 12 de fevereiro de 1908, o jornal *A República*, órgão oficial do partido republicano do Rio Grande do Norte, publicava em suas páginas a matéria intitulada “melhoramentos da cidade”. Nela, o periódico comentava um projeto a ser realizado no espaço urbano natalense, idealizado pelo senador Pedro Velho: a construção da avenida do porto. Segundo o jornal:

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. (MELHORAMENTOS DA CIDADE. A República, Natal, 12 de fevereiro de 1908).

A matéria enfatizava a importância que a avenida do porto permitiria para apresentar ao viajante que chegava a Natal, uma nova impressão a respeito da cidade, bastante diferente da que o leitor de *A República* deveria estar acostumado. O porto de Natal deveria ser a primeira visão daquele que aportava em solo natalense. Por isso, era necessário estabelecer uma imagem de “vida e de progresso” da cidade a partir deste espaço. Sua arquitetura deveria ser de “bom gosto”, adequada a uma “futurosa capital”. Segundo o geógrafo Yi-Fu-Tuan, o espaço arquitetônico ensina, instrui, tendo o poder de instruir e aperfeiçoar a sensibilidade humana, definindo funções sociais e as relações. Segundo o autor,

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.(TUAN, 1983: 115)

Neste aspecto, podemos pensar que as obras de melhoramento do porto eram destinadas não só a melhorar as condições do porto para o comércio, como também para despertar novos sentidos e sensibilidades na cidade. Em 1906, chegava à Natal o escafandrista⁶ Manuel da Gaya, contratado pelo engenheiro Pereira Simões, chefe da comissão de melhoramentos do porto de Natal.⁷ Sua vinda à capital potiguar se dava em prol dos estudos dedicados ao “arrasamento da baixinha” (OBRAS DO PORTO, *A República*, Natal, 16 de abril de 1906. p.1) uma das principais obras a serem feitas para o melhoramento do porto natalense no começo do século XX.

O periódico noticiava no dia 16 de abril do referido ano, uma matéria sobre a história dos mergulhadores no mundo, e a sua importância em vários eventos decisivos

⁶ O termo escafandrista é utilizado para denominar o mergulhador profissional que utiliza vestimenta impermeável, hermética, provida de um aparelho respiratório, adequada para mergulhos demorados. Ver em <<http://www.dicionarioinformal.com.br/escafandrista/>>. Acesso em: 2 dez. 2012.

⁷ OBRAS DO PORTO, *A República*, Natal, 16 de abril de 1906. p.1

da história mundial. Desde a Antiguidade, velando pela conservação de quilhas, encostados e amarras, operando quando necessário contra as frotas inimigas⁸, a presença de mergulhadores sempre teria sido anunciadora de grandes momentos, o que na visão do articulista, estaria ocorrendo neste momento em Natal, com os estudos realizados pelo Manuel Da Gaya. O grande momento em questão, seria o rompimento com o tempo da monarquia, no século XIX, que estava sendo agora esquecido e superado, dando lugar a um novo momento, marcado pela palavra “progresso”, um tempo inaugurado pela República.

O porto seria um divisor de águas na história de Natal, o arauto de um novo momento. Este espaço deveria ensinar aos viajantes que aportavam em solo potiguar, que Natal do século anterior, isolada, acanhada, estava mudando. A cidade estaria agora se inserindo dentro do mercado mundial, com o trânsito de navios de grandes companhias, como a Lloyd Brasileiro, que no dia dois de outubro de 1902, com o vapor planeta passava a incluir a capital norte-rio-grandense em sua escala de viagens. (O PLANETA, *A República*, 2 de Outubro de 1902). Lojas como *Paris em Natal*, *Casa Londres, novo século*, anunciavam em propagandas no jornal, os novos produtos que chegavam dos navios, vindos de grandes centros urbanos nacionais e internacionais. Produtos que eram “o último gosto em Paris”, o que havia de mais chic e moderno”. Toda uma rede de novos espaços ao redor do porto deveriam também ser criados, incluindo armazéns, depósitos, linhas telefônicas, reformulação de avenidas e do cais, necessários à sua modernização, deixando os trapiches de madeira e as condições precárias do cais para trás, (MULLER, 1905: 563-565) exibindo uma nova imagem da espacialidade portuária.

Muitas matérias publicadas no jornal *A República* no começo do século XX, seriam destinadas justamente a relatar as novas “impressões” dos viajantes que agora chegavam a “nova Natal”. Em 1909, o periódico publicava matéria que afirmava:

O Courier du Brésil, inspirado na belíssima conferência de Domingos Barros sobre os Aspectos Norte-Rio-Grandenses [outra conferência

⁸ Mergulhadores, *A República*, Natal, 16 de abril de 1906. P.1

do ciclo em homenagem a S. Wanderley], publicou um importante artigo sobre o nosso Estado, demonstração eloquente da impressão favorável que causam lá fóra as coisas de nossa terra. Resumindo os conceitos do excelente hebdomadario que faz na Europa a propaganda do Brazil, quero mostrar que o Rio Grande do Norte não é mais considerado, em parte alguma, de uma entidade negativa. [...] (COISAS DA TERRA, A República, Natal, 1 de dezembro de 1909)

Era necessário construir uma “impressão favorável” da cidade. Ela não poderia ser vista mais como “uma entidade negativa” para os viajantes e para o mundo afora, como a Europa. Nesse sentido, o porto teria um papel importante para esta impressão. Ele passava a se tornar, no discurso dos grupos dirigentes locais, um “lugar”. Para Y-fu-tuan, o lugar seria um espaço personalizado, dotado de valor, capaz de fornecer um sentido de segurança e intimidade. O espaço para este geógrafo deve ser pensado a partir das sensações, das experiências vivenciadas nele, sendo a categoria lugar definida como à atribuição de sentidos e de valores ao espaço. O porto seria para os grupos dirigentes locais, dotado de valores, sensações, desejos em imprimir a cidade, uma nova imagem, uma paisagem moderna. Ele ensinaria, aperfeiçoaria as novas experiências, sensibilidades, valores e ideais que deveriam ser incorporados ao espaço urbano natalense.

Conclusão:

Com a proclamação da República, os novos grupos dirigentes que ascenderam ao poder no Rio Grande do Norte, colocaram as obras realizadas no porto de Natal como umas das principais metas do novo regime político, sendo este espaço visto como símbolo de um progresso que se anunciaria a capital norte-rio-grandense e ao próprio Estado. O futuro, o progresso do território potiguar dependeria dos melhoramentos efetivados na espacialidade portuária.

As intervenções promovidas no porto de Natal, destinadas a melhorar sua estrutura, possibilitando a entrada de navios de maior porte no começo do século XX, fizeram parte uma série de ações desenvolvidas pelos grupos dirigentes locais, que buscavam construir para a pequena Natal, uma nova imagem, tomando como referência as grandes cidades da época, como Paris e Londres. As reformas do porto contribuíram para construir uma nova “impressão” aos viajantes que aportavam em solo potiguar, forjando uma nova paisagem, moderna, que deveria incorporar os ideais de modernidade no espaço urbano natalense.

O porto passava a ser pensado e visto de uma maneira diferente da existente no império. Com a República, seus melhoramentos passavam a ser não mais um problema restrito a capital da província, mas agora uma questão da qual dependeria o futuro do Rio Grande do Norte. O espaço portuário não seria para os grupos dirigentes locais, apenas uma necessidade comercial, mais sim um espaço que ligaria Natal ao mundo, a “civilização”. O porto teria uma função pedagógica, incorporando a cidade os ideais de modernidade.

Bibliografia:

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

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

_____. *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*. São Paulo: Humanitas/ USP, 2004.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereiras Passos - Um haussman Brasileiro: 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, 1992.

SOUZA, Itamar de. *Nova História de Natal*. 2. ed. Natal: Departamento Estadual de Imprensa, 2008.

_____. *A República Velha no Rio Grande do Norte*. Natal: Gráfica do Senado Federal, 1989.

NEEDELL, Jeffrey D. *Belle Époque Tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Companhia das letras, 1993.

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)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal d Rio Grande do Norte, 2006.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na primeira República*. São Paulo: editora brasiliense S.A., 1985

YI- FU Tuan. *Espaço e Lugar*. São Paulo: Difel, 1983.