

Entre projetos, sonhos e atrasos: as obras de melhoramento do porto de Natal e a construção de uma identidade para o regime republicano no Rio Grande do Norte (1889-1913)

Khalil Jobimⁱ

Em 1890, iniciam-se as obras destinadas ao melhoramento do porto de Natal, obras que desde o império eram aguardadas com grande expectativa pelas elites locais. Elas tinham o objetivo de melhorar as condições do porto da capital Potiguar, que se via limitado pelas próprias condições geográficas da cidade para receber navios de maior porte, dificultando o escoamento da produção que vinha do interior do Estado. As obras só foram concluídas oficialmente em 1932, sendo marcadas pelo entusiasmo das elites locais sobre elas, vistas como símbolo de um progresso que estaria se anunciando ao Rio Grande do Norte, e ao mesmo tempo pelos constantes atrasos e denúncias de desvios de verba destinada aos melhoramentos do porto pelo governo federal. Pretende-se investigar neste trabalho a primeira fase das obras, que vai de 1889 a 1913, período que marca o início das obras até a primeira interrupção, com a dissolução da comissão de Melhoramentos do porto de Natal em 1913, que só seria reconstituída em 1918, retomando-se as obras. O objetivo desta comunicação é analisar as representações que foram produzidas sobre o espaço do porto de Natal neste período, visando entender como estas representações foram importantes na construção de uma identidade para o Regime Republicano no Rio Grande do Norte, legitimando a atuação de novos grupos políticos que ascenderam ao poder no Estado com o advento do novo regime político instaurado em 1889. Para a construção deste trabalho serão utilizadas as seguintes fontes: matérias publicadas no jornal *A Republica e Diário de Natal*, bem como os relatórios do antigo Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.

Palavras chave: Porto, identidade e Regime Republicano.

Nas primeiras décadas do século XX, o porto da cidade de Natal foi alvo de uma série de intervenções que tinham como objetivo, de acordo com os principais periódicos da época, reformar seu espaço. Tal desejo vinha sendo alimentado desde o império pelos administradores da província do Rio Grande do Norte, que reivindicavam ao governo central, verba para as obras de melhoramento do porto da capital potiguar (SIMONINI, 2010, p.93).

Este, que foi a principal via de comunicação do Rio Grande do Norte no século XIX, apresentava grandes limitações, devido em parte, as próprias condições geográficas da cidade, neste caso, as dunas que a cercavam e os muitos recifes espalhados por seu litoral. Devido a esta situação, navios de maior porte não podiam ancorar na urbe, dificultando a escoação da produção que vinha do interior, trazendo a necessidade de se buscar a mediação de Pernambuco nas relações comerciais do Estado com outras partes do Brasil e do Mundo, situação que provocava a indignação das elites locais (ARRAIS, 2009).

Foi somente na República, que as obras de melhoramento do porto foram iniciadas, oficialmente em 1890, sendo concluídas apenas em 1932. Durante todo este período, aproximadamente quatro décadas, elas foram marcadas por sonhos, expectativas, atrasos e denúncias de desvios da verba destinada a elas. Identificamos nelas duas fases: uma primeira, que vai de 1890 até 1913, com a dissolução da comissão de melhoramentos do porto, órgão destinado a organizar os seus serviços; e uma segunda, que vai de 1918, ano que a comissão é restabelecida, até 1932, quando elas são concluídas.

Neste trabalho, optamos por estudar a sua primeira fase, num momento a qual o porto ganhou um destaque especial nos principais jornais natalenses. No período que se pretende aqui investigar, acreditamos que novas representações foram produzidas sobre este espaço, o colocando como símbolo de um progresso que estaria se anunciando ao Estado, de um novo tempo que se aproximaria deste. Cada intervenção sobre o porto seria acompanhada de um forte discurso entusiástico produzido pelos periódicos locais, associando este aos benefícios que o regime Republicano estaria trazendo para o Rio Grande do Norte, estabelecendo uma contraposição com o “tempo da monarquia”, este identificado como tempo do atraso e da estagnação econômica e cultural.

Nosso objetivo é então analisar as representações produzidas sobre o porto entre 1889 e 1913, discutindo a intencionalidade destas. Para isso, nos apoiaremos na reflexões do historiador francês Roger Chartier, ao destacar a importância do conceito de representação para disciplina histórica. Segundo ele,

As percepções do social não são de forma alguma discursos neutros: produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tendem a impor uma autoridade á custa de outros, por elas menosprezados, a legitimar um projecto reforma ou a justificar, para os próprios indivíduos, as suas escolhas e condutas” (CHARTIER, 1990, p.15).

Entendemos que as representações elaboradas sobre o porto não foram desprovidas de intencionalidade, sendo elas construídas de modo a legitimar as escolhas e condutas de indivíduos e grupos sociais específicos. Apontaremos neste trabalho a que grupos políticos e sociais estas representações se relacionaram.

Para isso, será fundamental discutir o contexto de elaboração delas, a primeira República no Estado, momento em que segundo o historiador Renato Amado Peixoto, emerge o primeiro esforço de produção de identidades e espacialidades, possível

somente pela ascensão de novos grupos políticos ao poder neste (PEIXOTO, 2009). Neste caso, a oligarquia da Família dos Albuquerque Maranhão foi o grupo político que estabeleceu o domínio político no Rio Grande nas primeiras décadas da República, aparecendo em grande parte das representações produzidas sobre o porto, sendo associada como agente deste e dos benefícios que ele estaria trazendo ao Rio Grande do Norte. (SOUZA, 2008).

Este contexto também foi marcado pelo desejo das elites locais natalenses, em afirmar o status de capital de sua cidadeⁱⁱ buscando modificar sua imagem, transformando-a em uma urbe moderna, mirada nos exemplos dos grandes centros urbanos, como Paris e Londres (ARRAIS; ANDRADE; MARINHO, 2008). Os desejos destas elites também apareceram associados ao porto, junto a conceitos como o de progresso e de modernidade.

Dividimos este artigo em dois momentos: um primeiro, a qual nos voltaremos para o início das obras e das representações produzidas sobre o porto a partir da implementação da República no Estado; e um segundo, aonde discutiremos o contexto de produção destas representações.

O Progresso desembarca no Rio Grande do Norte: representações sobre o porto de Natal

No dia 16 de janeiro de 1890, o jornal *A República* publicava a seguinte nota:

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 republica é um governo de acção e não de papelório (A REPUBLICA, Natal, 16 de janeiro de 1890. p.1)

A chegada do referido engenheiro a Natal seria apontada como começo de fato dos melhoramentos tão esperados para o porto. Sua passagem pela cidade tinha como finalidade, a realização de um estudo sobre ele, de modo a detectar as reformas mais urgentes a serem efetivadas. No dia 12 de julho deste mesmo ano, o Dr. Melo Gomes enviaria um relatório ao governo federal apresentando o diagnóstico do seu estudo, bem como seus respectivos orçamentos. Dentre as intervenções mais urgentes estavam: a

abertura da barra, a dragagem do porto, o quebramento das rochas e a fixação das dunas. (SANTOS PIRES, 1895, p.402-404)

Apenas no dia 31 de outubro foi aprovado pelo governo o crédito referente à compra do material necessário para realização das obras, material que deveria ser buscado na Europa. Ele só chegaria a Natal em 1893, junto com a verba de “400 réis”, destinada ao pagamento do pessoal envolvido nas obras.

Um dos primeiros problemas técnicos a serem resolvidos em relação ao porto seria a desobstrução da entrada da barra. Esta era formada

“por uma falha ou corte no Recife que domina toda a costa do litoral do Brasil. Paralelamente a este Recife, para oeste, e em face da parte interrompida existe uma outra rocha de forma alongada; o que dá lugar a formação de duas barras, a de N. e a de S., das quais a última é geralmente praticada. Além de ser estreita e perigosa a entrada de navios que demandam o porto, convindo manobrar-se por um canal sinuoso e de curvas mui pronunciadas, evitando as rochas, até alcançar-se o ancoradouro em frente a cidade. (Ibid. p.402)

A entrada da barra atormentava os navios que decidiam aportar em Natal, se vendo estes diante de uma “aventura muito perigosa”, tendo muitos naufragado ao encontro dela. Em relação a esta primeira intervenção, o jornal afirmava que

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 (A BARRA. *A Republica*, Natal, 21 fev. 1890.p.2).

Nesta matéria, percebemos o esforço do jornal destinado contrapor a República frente ao império. Os 67 anos de governo monárquico eram apontados pelos grupos políticos Republicanos como tempo do atraso, da estagnação econômica e cultural. A propaganda Republicana destacava a necessidade e importância do novo regime político através da promessa de realizações que a monarquia não tinha sido capaz de dar conta.

Desde de 1860, as críticas ao império vinham aumentando dentro dos próprios grupos políticos monarquistas, insatisfeitos como sistema representacional deste, marcado pela constante intervenção do poder moderador, além da falta de autonomia das províncias que eram levadas ao pagamento de altos impostos ao governo central.(BUENO, 2002).

O movimento Republicano, que ganhou força no Estado apenas a partir década de oitenta do século XIX, endossou tais críticas, colocando o novo regime político como solução para tais problemas, levando muitos monarquistas a aderirem ao movimento, como o próprio Pedro Velho fundador do partido Republicano no Rio Grande do Norte, que era da ala identificada por Almir Bueno como Monarquista liberaltal como republicanos importantes como Manoel Dantas e Janúncio da Nóbrega.

As obras de melhoramento do porto de Natal seriam colocadas após a instauração da República do Estado, em 1889, como grande realização dos Republicanos. Em 1891, o jornal publicava a seguinte matéria:

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, decididamente avançaremos rápido na direcção de nosso futuro, queremos exprimir da nossa grandeza. (ADMINISTRAÇÃO PUBLICA. *A Republica*, Natal, 6 Jan. 1891.p.2).

De acordo com o periódico, as obras do porto seriam capazes de levar o Estado na direcção do futuro. Através do porto, um novo tempo estaria a se aproximar do Estado, marcado por um sentimento de otimismo em relação aos avanços da ciência, pelo rompimento do atraso que o teria caracterizado em grande parte do século XIX.

O futuro parecia desembarcar por ele, paralelamente ao embarque do passado, que ia embora sem deixar muitos a chorar sua partida. O jornal construía tal imagem, ignorando a oposição formada por monarquistas, que continuavam a acreditar no império, e que não viam da mesma forma que os Republicanos este “tempo do progresso”.

O material para os melhoramentos do porto, seguidos da verba para o pagamento do pessoal, só chegariam a Natal em 1893. Neste ano, foi criada a Comissão de Melhoramentos do porto de Natal, destinada a organizar os serviços realizados nele. A escolha dos membros para esta comissão gerou muitas críticas e insatisfações nos principais jornais da cidade.

Grande parte delas eram feitas ao fato de que os membros escolhidos, chamados de “chama-marés”, não eram engenheiros de formação, mas sim bacharéis em direito, que vinham a cidade apenas para passear, realizando um recenseamento de sua população, mas não realizando o principal, que eram os estudos das reformas necessárias ao porto.

As críticas se agravavam nos jornais também pelo fato de obras não estarem saindo do papel, se restringindo a realização de novos estudos sobre o porto, com a finalidade de elaborar um projeto definitivo das intervenções necessárias. Outro aspecto seria o de os membros eleitos serem vistos como “estrangeiros”, homens vindos de fora, que não apresentavam “o sentimento de patriotismo com esta terra”.

Em 1896, a comissão foi suspensa pelo governo federal, argumentando-se que se precisava de novos estudos sobre o porto, uma vez que os levantamentos já realizados eram insuficientes e incompletos, não apresentando uma base segura para organização de um projeto definitivo. Em 1897 ela foi restabelecida, apresentando um novo plano de melhoramento, que consistia na regularização e dragagem do rio, da barra a cidade do Natal. O único serviço que se manteria do planejamento antigo seria a fixação das dunas, com previsão de término para o ano de 1898.

Só a partir do ano de 1900, os primeiros trabalhos efetivos começariam a ser feitos, estando entre eles: a construção de um batelão de madeira; a montagem do rebocador; a construção do dique de regularização, que, partindo da foz do braço marítimo, terminaria no banco a oeste das pedras do Recife da baixinha; a construção do edifício para as oficinas de reparações e dependências; as obras de fixação de dunas e a conservação do material e trabalhos de escritório. (ALMEIDA MAIA, 1901, p.555).

No ano de 1902, os serviços de fixação das dunas e construção do guia corrente da margem ocidental trouxeram algumas melhoras ao estado do porto, aprofundando seu canal de acesso (MULLER, 1902, p.418-420). Diante destas melhoras, o jornal colocava para seus leitores a expectativa de que os navios da companhia Lloyd Brasileiro entrassem no porto de Natal. De acordo com o periódico,

Effectivamente, mais um poderoso motivo este para se conseguir do Lloyd Brasileiro a entrada, no porto desta capital, de um ou dois vapores, por mês. E' velha esta aspiração. 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 sacrificio. Um pouco de boa vontade, apenas, dos actuaes directores do Lloyd, e tudo estaria feito (VÁRIAS. *A Republica*, Natal, 21 de Abril de 1902. p.1).

A partir do mês de abril deste ano, começariam as negociações do governador Alberto Maranhão com o agente da companhia em Natal, Odilon Garcia, para que os navios do Lloyd passassem pelo Rio Grande do Norte. Segundo o periódico, estes não passavam pela urbe por má vontade da empresa, tendo muito a perder. Navios maiores já

estariam chegando a Natal. Estaria o porto, então, finalmente trazendo o “progresso” para estas terras?

Neste mesmo ano, ainda no respectivo jornal, explodiam as denúncias de corrupção envolvendo as obras no porto. O chefe da comissão das obras de melhoramento deste, o engenheiro Dr. Gaspar Ribeiro, seria acusado de desviar verba dos serviços, de modo a levar uma “vida folgada” no bairro de Petrópolis (UM PLANO DIABOLICO, *A Republica*, 20 de maio de 1902. P.1).

Devido ao desvio, os serviços estariam atrasados, bem como o pagamento do pessoal encarregado dos melhoramentos. Um *meeting* popular seria organizado em frente à sede do edifício da comissão, onde os que estavam a protestar, haviam espalhado cartazes “com linguagem violenta, demonstrando a insatisfação com os freqüentes atrasos que estariam ocorrendo com as obras. (ISTO NÃO, *A República*, 12 maio, 1902. p.1).

O porto que já estaria pronto para receber grandes navios, estaria sofrendo grandes atrasos, todos creditados à figura do engenheiro-chefe Gaspar Ribeiro. Este foi apontado pelo jornal, como responsável por , “empatar o progresso do Rio Grande do Norte”. Neste sentido, os atrasos nas obras seriam fruto da ação de indivíduos desonestos, que sendo “estrangeiros”, não nutririam do sentimento de patriotismo com o Estado. Está foi uma das grandes justificativas colocadas pelo jornal para os problemas deparados nas intervenções sobre o porto, além da “má vontade” do governo em enviar verba para elas. A possibilidade de desvio da verba enviado pelo governo federal por parte da administração local evidentemente não era colocada. Discutiremos este ponto mais a frente.

No mês de outubro de 1902, o primeiro vapor do Lloyd entraria no porto de Natal. Na noite do dia 6 de Outubro, seria realizada uma festa no navio, onde segundo o periódico

“O planeta ostentava a sua brilhante iluminação a’ luz electrica e, a ‘ convite do commmandante, dirigiu-se a bordo a elite natalense, ficando a tolda e os salões do vapor cheios de distinctissimas senhoras e cavalheiros, sendo todos gentilmente obsequiados pela oficialidade do vapor, dançando animadamente até adiantada hora da noite, quando foram servidos aos convidados duas extensas mesas, presididas pelo imediato, que foi para com todos de uma amabilidade captivante.” (O PLANETA. *A República, Natal*, 6 de Outubro de 1902. p.1)

Mesmo estando atrasadas, e não evoluindo muito, as pequenas reformas feitas no porto eram retratadas com grande entusiasmo. A festa realizada no navio apresentava uma imagem de que as coisas estavam dando certo, de que aos poucos, o progresso estaria se instalando no Rio Grande do Norte, afinal, a companhia Lloyd Brasileiro agora incluía Natal na sua escala de viagens.

No ano de 1904 seriam realizados os serviços de fixação das dunas e consolidação das margens fluviais, com o desentulho e dragagem do porto e o aproveitamento em aterros de areia, junto à construção de caes e obras novas. Estas obras novas consistiram em melhoramentos locais na cidade, como abertura de ruas, construção de pequenos açudes e desobstrução do antigo reservatório. Neste ano, com o fim de socorrer os flagelados da seca na capital, a comissão de melhoramentos proporia a esses flagelados o pagamento de um salário para que estes ajudassem nas obras de melhoramento do porto. (MULLER, 1905, p.563-565)

Em 1906, Iniciavam-se os trabalhos de arrasamento da pedra da baixinha, junto às obras de fixação das dunas e de dragagem em ainda estavam em andamento. Em 1907 os mesmos serviços continuam a ser realizados, com destaque para o trabalho de arrasamento dos recifes até o ponto fronteiro a ponta do bicão, na barra. De acordo com os relatórios dirigidos ao ministério da Industria, Viação e Obras públicas, este último serviço constituíam a base essencial do melhoramento do porto. Foi construído neste ano uma muralha de pedras secas ao sul do forte dos Reis Magos, e ao mesmo tempo, para impedir a propagação das correntes que do esteiro se encaminham para o norte, mandando aterrá-lo na parte Sul, com o despejo das areias dragadas no lugar denominado morcego, podendo assim prosseguir, sem risco e sem arrasamento da baixinha.

No ano de 1908, Manoel Dantas, na coluna “coisas da terra”, destacava o entusiasmo e a “onda de esperança” que cercava o Rio Grande do Norte nestes primeiros anos de governo Republicano. De acordo com ele,

As conquistas políticas que conseguimos obter vão de par com o progresso material patente que se observa desde a capital até o mais infimo vilarejo.[...] Dentre em poucos, em dezenas de anos talvez, Natal será uma das grandes cidades do norte do Brazil. Quando as estradas de penetração trouxerem ao nosso mercado a produção admirável e as riquezas que jazem inexploradas no sertão, o qual, adusto embora e assolado pela seca, será no futuro uma terra de fartas explorações; quando as naves guerreiras fizerem do incomparável ancoradouro que possuímos a base de defesa do território nacional, quando os transatlânticos colossais vierem em nossas aguas descansar fadigas das longas travessias, Natal figurará perante o mundo como um dos postos mais avançados da civilização sul-americana (COISAS DA TERRA, *A Republica*, 10 de Agosto de 1908. p.1).

Neste artigo, Manoel Dantas descreve a impressão que teve ao visitar o cais Augusto Tavares de Lyra, relatando ao leitor com emoção a paisagem com que se deparava. Segundo ele, quando de sua visita ao referido cais,

O sol faiscava sobre a lisura do espelho cristalino, naquela tarde de verão. As colinas cobertas de verdura eram uma moldura cor de esperança na fita prateada do rio. Escalereare e canoas, pejedos de gente e mercadorias iam e viam de terra para o “Orator”, o Bragança, o Planeta, o Cabral, o Alagoas, cinco vapores que confirmavam a vida do nosso porto e a prosperidade de nosso comércio. [...] Si isto não é o progresso, si não é expansão de uma terra que promete, então é que mudou-se a noção de todas as idéas que concebemos sobre a grandeza dos povos (Ibid.p.1).

Nesta matéria, podemos ver mais uma vez a imagem de que o porto estaria trazendo o “progresso” ao Estado, algo que revelaria as conquistas políticas trazidas pelo regime Republicano. O porto de Natal estaria destinado a ser uma “dos maiores ancoradouros do país”, levando a capital potiguar ao status de uma cidade “civilizada”.

De 1908 a 1912, as obras não evoluíram muito, continuando a estarem bastante atrasadas. Em 1913, com a extinção da comissão de melhoramentos do porto, as obras foram suspensas temporariamente, se mantendo apenas os principais serviços, como a fixação da dunas e a conservação do material destinado às obras.

Do porto do progresso ao porto da fantasia: construindo uma identidade para o regime Republicano

No ano de 1906, o jornal *o diário de Natal*, órgão da oposição, apresentava a seguinte matéria, com o nome de “Le monde Marche”:

Cheguei d’ longe, navegando até poucos tempos no escaler aligero da fantasia; hoje que tornei-me marinheiro do velho barco da realidade, venho ancorar neste porto de Natal, com o intuito único e exclusivo de admirar o progresso precoce da capital do Rio Grande do Norte. Por ahi afora propala-se e alardeia-se que o Natal vae sacudindo as cinzas do obscurantismo, cavalgando no galante corsel do progresso material, político e religioso. Ver para então crer, foi o primeiro ba-ba que ensinaram os meus defuntos avós. Materialmente o Natal pretende realizar a segunda parte do lema estampado no frontispício do pavilhão nacional, porquanto já possui um jardim de primeiro gosto? Calçamentos, theatros, avenidas, baldos, iluminações semi-electricas, etc (LE MONDE MARCHE. *O Diário do Natal*, 21 de janeiro de 1906.p.2).

Nela, podemos ver outra imagem produzida sobre o porto, diferente da que o Jornal *A República* fornecia aos seus leitores. Nesta, o progresso que se anunciava ao Estado e a capital Potiguar são questionados, indagando o autor da coluna, como seria possível falar em progresso, quando a última, não possuía ainda um jardim de bom gosto, e uma série aspectos que seriam denotativos da segunda parte do lema estampado na bandeira nacional. O porto da fantasia, ironia esta lançado em relação a maneira como o jornal *A Republica* abordava este espaço, daria lugar a outro porto, onde o barco da realidade ancorava. Em relação a ele, nesta mesma matéria comentada acima, o periódico afirmava que “as dragas teriam tirado tanta areia, que já poderia ser a entrada até do navio monstro ou cidade fluctuante de que falaria Julio Verne.”

Com esta dose de ironia, o diário questionava as expectativas e o entusiasmo construído pelo periódico rival sobre o porto, querendo mostrando aos seus leitores, aquilo “que o outro jornal” não apresentaria. Em 1907, o diário publicaria uma matéria a qual afirmava que os “melhoramentos que Natal e o Estado têm vivenciado, não seriam obra exclusiva da Republica, pois ainda na monarquia, eles já estavam se anunciando, ou seja, eles mais cedo ou mais tarde se fariam presente, independente do advento do novo regime (DIARIO do Natal, Natal, 15 ago. 1907).

Ao analisarmos as matérias destes dois jornais, *A República* e *o diário de Natal*, nos deparamos com representações diferentes sobre o porto e sobre os “benefícios trazidos pelo Regime Republicano ao Estado.” Para entender melhor elas, é fundamental analisar as condições sociais de produção destas.

Neste aspecto, é importante ressaltar o papel da imprensa na divulgação do pensamento político Potiguar no começo do século XX. Eram através dos jornais, que os grupos políticos do Estado apresentavam suas propostas, suas idéias, utilizando de toda uma linguagem retórica destinada a convencer uma pequena parte da população qualificada para votar.(explicar melhor).

O jornal *A República*, fundado em 1889 por Pedro Velho, líder e fundador do partido Republicano no Rio Grande do Norte, foi principal meio de propaganda deste. Isto não significa no entanto, que todos aqueles que publicavam artigos neste periódico não tinham autonomia em sua escrita, tendo muito deles, dirigido críticas a própria administração Republicana.

O movimento Republicano no Estado esteve longe de ser homogêneo, unificado, isento de tensões no seu interior. No entanto, o jornal constrói a imagem deste como unificado, coeso, de modo a estabelecer uma identidade para os Republicanos. É neste

ponto que o discurso produzido sobre o porto ganha destaque, ele como a grande promessa da República, promessa que estaria segundo o jornal se materializando, servindo para apontar as realizações deste partido. Ele seria o elemento articulador de uma identidade que se estava construindo, associando a si desejos, sonhos e ideários que definiriam o que seria o governo Republicano.

Enquanto isso, o diário de Natal, órgão declarado de oposição, fundado em 1896, apresentava outra proposta. Nele, as vozes discordantes em relação ao novo regime, representadas por Elias Souto, redator-chefe do periódico, nutriam um sentimento de nostalgia com o império, não vendo com “bons olhos” a República, apontando o que seriam os seus problemas e não a vendo como agente de algumas mudanças que se faziam presente no Estado nos primeiros anos do governo Republicano. Para o diário, “o tempo do progresso” não passaria de uma falácia Republicana, e sua maior realização, o porto, de um sonho, ou melhor de uma fantasia destinada a iludir os norte-rio-grandenses.

Quem estaria certo? Aqui nos interessa não de tratar de qual discurso é verdadeiro ou falso, mas sim a que interesses tais representações servem, entendendo que o campo político está constantemente envolvido por elas. A partir da década de setenta do século XX, este campo vivenciou grandes mudanças, deixando de se restringir a uma narrativa dos grandes líderes políticos, para uma discussão em torno das estratégias de dominação realizadas no campo simbólico, levando este campo ao diálogo constante com outros, como a história cultural. A própria noção de político vai ser redefinida, bem como os lugares aonde o político atua.

Foi isso, por exemplo, que nos mostrou José Murilo de Carvalho, no seu clássico *“formação das almas: o imaginário da República no Brasil”*, ao discutir a importância que os mitos e símbolos nacionais tiveram na implementação do regime Republicano. A recorrência a elementos de ordem imaterial foi essencial para que o regime construísse sua legitimidade, canalizando toda uma série de sonhos, desejos e expectativas através de símbolos, que remetiam a atuação de grupos políticos e sociais que haviam ascendido ao poder com a proclamação da República (CARVALHO, 1990).

No Rio Grande do Norte, é importante considerar que as primeiras décadas do século XX constituem um momento privilegiado na construção de identidades e espacialidades. Nele, o novo regime político instaurado precisou construir uma identidade para eleⁱⁱⁱ, de modo a legitimar as “novas organizações familiares”^{iv} que enraizavam no aparelho do Estado seus interesses, neste caso, o grupo político liderado pela família dos Albuquerque Maranhão. Por isso, as representações sobre o porto são estratégicas,

mobilizando desejos, sonhos e anseios das elites locais, legitimando frente a elas, a atuação dos grupos políticos que estavam no poder.

O desejo pelo novo, por trazer toda uma série de avanços tecnológicos, científicos, de novos valores e ideais ao Rio Grande do Norte no começo do século XX, marcou as elites locais do Estado neste período. Na capital potiguar, as elites através de várias intervenções no espaço físico da urbe, visaram construir uma nova imagem dela, a de uma cidade moderna.^v

Na visão construída pelo jornal oficial do partido Republicano, o porto representaria este desejo de entrada neste mundo moderno, colocando os Albuquerque Maranhão como agentes desta entrada, possibilitada por uma realização que seria mérito dos Republicanos, mais especificamente daqueles que lideravam este movimento.

Cada visão elaborada sobre ele, representava o campo de produção a qual cada periódico estava inserido, bem como as relações de poder que os envolviam. Mas além de canalizar sonhos e desejos na construção de legitimidade do novo regime, o discurso sobre o porto apresentava outra funcionalidade, não menos importante: a reivindicação de verba destinada às obras neste espaço.

Para época, a verba representava uma quantia de ordem elevada, sendo constante as denúncias do jornal rival, de desvio desta verba para os interesses do estado, mais precisamente, dos Albuquerque Maranhão. Neste trabalho, devido ao espaço e ao tempo conferidos para sua produção, optamos por não aprofundar esta questão sobre os desvios da verba destinada aos serviços no porto, sendo uma questão importante a ser desenvolvidas em futuros trabalhos. Porém, este é um ponto significativo a ser levantado e pensado quando estudamos o porto de Natal no começo do século XX.

Considerações finais:

Ao longo deste trabalho, analisamos a produção de determinadas representações elaboradas sobre o porto de Natal nas primeiras décadas do século XX no Rio Grande do Norte. A partir, principalmente, das matérias publicadas no jornal *A República*, órgão oficial do partido republicano, vimos como as intervenções realizadas sobre o porto neste período, foram acompanhadas de um discurso que o apresentava como símbolo de uma progresso que estaria sendo vivenciado no Estado.

Esse discurso seria fundamental na construção de uma identidade para o novo regime político instaurado em 1889, esforço efetivado pelos novos grupos políticos

ascendentes com a República, que obtiveram o poderio político no começo do século XX: o representado pela família dos Albuquerque Maranhão.

O porto reunia tudo aquilo que as elites locais desejavam, o novo, o progresso, a possibilidade de trazer a modernidade ao solo de sua “pátria”. O passado cada vez mais se distanciava, deixando o “tempo da monarquia”, identificado como “tempo da estagnação e do atraso” para trás. Ele representava os benefícios trazidos com a implementação do novo regime, e acima disso, a atuação daqueles que seriam vistos como agentes destas mudanças, neste caso, o grupo político chefiado pelos Albuquerque Maranhão.

Mas nem todos concordavam com tais representações, como Elias Souto, dono do jornal *Diário de Natal*, que se apresentava como “a voz dos oprimidos”, como denunciador dos atrasos das obras do porto e dos desvios de verba direcionadas a elas. O progresso que teria desembarcado por este espaço seria fortemente questionado.

Entendemos que o discurso produzido sobre o porto foi fundamental na construção da legitimidade do regime republicano no Estado, sendo estratégico por canalizar imagens, desejos e sonhos das elites locais, justificando a atuação de novos grupos políticos no controle do Estado, além de justificar a reivindicação de verba para o porto.

Referências:

ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA. *A República*, Natal, 6 Jan. 1891.p.2.

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

IN: ARRAIS, Raimundo. *O mundo avança! Os caminhos do progresso em Natal*. BUENO, Almir (org). *REVISANDO A HISTÓRIA DO RIO GRANDE DO NORTE*. Natal, RN: EDUFRN, 2009.

A BARRA. *A República*, Natal, 21 fev. 1890.p.2.

A ENTRADA DO PLANETA. *A República*, Natal, 6 de Out. 1902.p.1

A REPÚBLICA, Natal, 16 de janeiro de 1890. P.1

BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios a Indústria, Viação e Obras Públicas, Antônio Olyntho dos Santos Pires, no ano de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895.p.402-404.

BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios a Indústria, Viação e Obras Públicas, : Alfredo

Eugenio de Almeida Maia, no ano de 1901. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901.p.555.

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, 1902.p.418-420.

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 1905. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.p.563-565.

BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado dos Negócios a Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon da Pin e Almeida, no ano de 1908. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.p.256-267.

BERMAN, Marchall. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura damodernidade*. Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo:Companhia das Letras, 1986.p.15

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

CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas: o imaginário da República no Brasil*. 1. ed. São Paulo: Companhia das letras, 1990.

CHARTIER, Roger. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Tradução Maria Manuela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.p.15.

COISAS DA TERRA, *A República*, 10 de Agosto de 1908. P.1

DIARIO do Natal, Natal, 15 ago. 1907.

ISTO NÃO, *A República*, 12 maio, 1902. P.1

LE MONDE MARCHE. *O Diário do Natal*, 21 de janeiro de 1906.P.2

O PLANETA. *A República, Natal*, 6 de Outubro de 1902. P.1

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.

REMOND, RENE. (Org). *Por uma história política*. 2.ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2003.

SIMONINI, Yuri. *Ribeira, técnica versus natureza: Transformações em prol de um projeto de modernização (1860 – 1932)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2010.

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

UM PLANO DIABOLICO, *A Republica*, 20 de maio de 1902. P.1
VÁRIAS. *A Republica*, Natal, 21 de Abril de 1902. P.1

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

ⁱⁱ De acordo com o historiador Raimundo Arrais Natal a cidade de Natal esteve ameaçada no final do século XIX em perder o *status* de capital para Macaíba devido ao isolamento a qual esteve confinada.

ⁱⁱⁱ Quando falamos na construção de “uma identidade”, não estamos querendo afirmar com isso que todos os grupos políticos existentes no Estado, mesmo aqueles que se consideravam republicanos, percebiam e concordavam com a mesma idéia do que deveria ser a República. Mas sim mostrar, o esforço de se construir uma identidade espacial homogênea, apagando as diferenças existentes no cenário político. Sobre as várias correntes ideológicas existentes no cenário político potiguar no final do século XIX, ver em BUENO, Almir. *Visões de República: idéias e práticas políticas no Rio Grande do Norte (1880-1895)*. Natal: EDUFRN, 2002.

^{iv} Para Renato Amado Peixoto, o uso do termo “organizações familiares” seria mais adequado para definir a natureza das relações entre os grupos políticos no Estado, por ressaltar o caráter estratégico destas articulações. No entanto, por este não ter desenvolvido reflexões mais aprofundadas sobre esta categoria, preferimos não entrar nesta discussão de qual seria o termo mais adequado.

^v Sobre o desejo das elites natalenses em mudar a imagem de sua cidade, em uma urbe moderna, ver em ARRAIS, Raimundo; ANDRADE, Alenuska ; MARINHO, Márcia. *O corpo e a alma da cidade: Natal entre 1900 e 1930*. Natal, RN: EDUFRN, 2008.