

O OUTRO LADO DA SECA: o projeto de modernização da elite nordestri-grandense e os empreendimentos federais ferroviários e portuários em época de secas (1893-1928)

Caliane Christie Oliveira de Almeida

Doutoranda do Programa de Pós-graduação em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo, da Universidade de São Paulo – EESC-USP.
calianec@yahoo.com.br

Wagner do Nascimento Rodrigues

Doutorando do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP.
wnr80@hotmail.com

Resumo

O quadro das secas ocorridas no Nordeste é basicamente o mesmo durante a primeira metade do século XX, sendo marcado pela perda de lavouras e rebanhos, fluxos migratórios em direção às capitais e tentativas dos governantes de solucionar esses problemas. Concomitante vislumbram-se ações que traduziam interesses políticos e econômicos. Em Natal a situação não foi diferente. No início do século XX, a cidade foi assolada por uma grande seca que atraiu uma considerável leva de migrantes. Nesse momento, evidenciava-se entre as administrações públicas e a elite local um intento comum; o de modernizar a capital, sua infra-estrutura e serviços, bem como embelezá-la para transformá-la em um “cartão postal” conhecido internacionalmente. As obras realizadas no Porto e para a construção da Estrada de Ferro Central do RN e seu Parque Ferroviário, se enquadravam nesse contexto e estavam em concordância com o interesse republicano de investir vultosas verbas nas cidades portuárias: verdadeiras vitrines de uma nação moderna que queria mostrar-se para o mundo. Sendo assim, utilizando-se de fontes primárias, pretende-se entender como a seca e suas conseqüências foram utilizadas em prol do “projeto de modernização” local e analisar a relação existente entre as intervenções portuárias e ferroviárias realizadas em Natal. O episódio de ocupação da Esplanada Silva Jardim, área situada nas proximidades do Porto e da Estação Ferroviária e tida como a porta de entrada de Natal, se destaca nesse sentido. De propriedade federal, mas alvo de discussões entre a Comissão de Melhoramentos do Porto, a Intendência Municipal, o Governo Estadual e o IFOCS; revelando curiosamente como os poderes locais intervieram em obras federais, consideradas ícones de progresso e modernidade, algo bastante desejado por essas elites no período. Isso vem reforçar que a trajetória das grandes intervenções federais ferroviárias e portuárias nem sempre eram unânimes. Envolveva contradições e interesses de diversos atores.

Palavras-Chave: Modernização. Porto. Seca

Abstract

The situation of the droughts occurred in the Northeast is basically the same during the first half of the century XX. Being marked by the loss of farmings and flocks, migratory flows in direction to the capitals and attempts by governments to solve these problems. Concomitant were seen actions that translated political and economic interests. In Natal the situation was not different. At the beginning of the twentieth century, in Natal was devastated by a big drought, that attracted a large group of migrants. At this moment, became visible between the public administrations and the local elite a common intention; to modernize the capital, its infrastructure and services, as well beautify it to transform it into a "postcard" known internationally. The works made in the port of the city for the construction of RN Railroad Center and its Rail Park, they identified within this context and were in agreement with the Republican interest to invest big money in port: the real windows of a modern nation that wanted to shows themself to the world. Therefore, using primary sources, it is intended to

understand how the drought and its consequences had been used in favor of the “local modernization project” and analyze the relationship existent between the port and railway interventions performed in Natal. The episode of occupation of the Esplanada Silva Jardim, area near the port and railway station, considered as the gateway to entrance of Natal, receive detaches in this direction. Of federal property, but the subject of discussions between the Commission for improving the Port, the municipal Intendancy, the State Government and IFOCS; curiously revealing how local authorities had intervined in federal works, as icons of progress and modernity, something much desired by these elites in the period. This comes to reinforces that the trajectory of the big federal intervention in rail and port were not always unanimous. It involved contradictions and interests of different actors.

Keywords: Modernization. Port. Drought

Temática 05: Investigação do patrimônio industrial: agroindústrias e alimentícias, ferrovias, têxteis e vestuário, siderúrgicas e mecânicas, de mineração, setor químico, energia, redes de comunicação e infra-estrutura industrial e outras.

Introdução

O quadro das secas ocorridas no Nordeste é basicamente o mesmo durante a primeira metade do século XX: há uma repetição dos fenômenos e procedimentos que resultaram no agravamento da pobreza, exacerbada por sua vez, pela perda de lavouras e rebanhos; migração; e, tentativas dos governantes de solucionar esses problemas, concretizadas na maioria das vezes, em ações imediatistas e emergenciais como a distribuição de alimentos, construção de açudes, estradas de ferro e, em algumas circunstâncias, o incentivo à emigração dos flagelados para outras regiões.

Nesse contexto, a história da seca que há muito tala o Nordeste é marcada por discursos que representam interesses políticos e econômicos. Dentre os inúmeros períodos de estiagem que sucederam nessa região, como os de 1777, 1919 e 1930 (GOMES, 2001), a seca de 1903/1904 que assolou o estado do Rio Grande do Norte, se diferencia das demais pelo fato de ter ocorrido concomitantemente às obras de melhoramentos urbanos realizadas por Alberto Maranhão, cujo intuito era o de modernizar a capital, Natal. Dentre os intentos relacionados ao “projeto de modernização” – como era chamado esse grupo de obras pelos periódicos da época – destaca-se a construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, para possibilitar o escoamento da produção agrícola do sertão e dinamizar a economia do estado.

Esse projeto de modernização das elites locais da capital norte-rio-grandense estava em consonância com os anseios progressistas e modernizadores do governo federal. O início do período republicano no Brasil foi marcado por uma política de investimentos preferenciais nas capitais, a partir das quais se conformaria o território, que seriam os espelhos da nova nação. Nesse anseio progressista do novo estado republicano, as capitais portuárias receberam uma atenção redobrada, como verdadeiras vitrines de uma nação moderna que queria mostrar-se para o mundo. As Comissões de Melhoramento dos Portos, formadas logo no início do novo regime, inseriram Natal nesse projeto federal de modernização.

A partir do encontro desse projeto ufanista republicano com a realidade de uma cidade ocupada por mais de 15 mil retirantes nasceu a Comissão de Estudos e Obras contra as Secas, que se tornou responsável por um novo tipo de entendimento da região assolada pelas estiagens. Essa Comissão, que posteriormente se transformou na Inspetoria Federal de Obras contra as Secas (IFOCS), atribuiu ao transporte ferroviário um papel primordial no combate aos males dessa calamidade. Uma ferrovia deveria cortar os sertões, a partir de um porto no litoral, que ainda não havia sido definido em 1904. Teoricamente, as estradas de ferro “centrais” tentariam diminuir o abismo entre as capitais litorâneas e o interior quase inexplorado do Brasil. No Rio Grande do Norte, os poderes locais usaram a seca de maneira muito específica para justificar esses empreendimentos federais. A oligarquia de comerciantes¹ que estava no poder no período tinha seus investimentos em Natal, e a centralização dos fluxos na capital era vital, não só para as administrações locais, mas

também para o anseio do poder republicano de modernização das capitais portuárias. A cabeça dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte foi instalada, inevitavelmente, na pequena capital.

A transferência de um parque ferroviário para Natal, que a princípio seria instalado em outra cidade, veio reforçar com essa construção, a hegemonia da capital perante o território do estado do Rio Grande do Norte, mesmo que isso tenha resultado em trajetos mais caros e complexos e em custos maiores com a infra-estrutura. O projeto do parque articulava o transporte ferroviário com o portuário numa mesma unidade e estenderia o controle de fluxos, característico do transporte sobre trilhos, ao novo porto.

O objetivo deste artigo é identificar e analisar a relação existente entre as intervenções portuárias e ferroviárias realizadas pelo governo federal, coadunadas com o projeto de modernização das capitais portuárias brasileiras; as propostas e realizações da Intendência Municipal e do Governo Estadual, no sentido de modernizar Natal, por meio de mudanças na estrutura urbana e melhoramentos na cidade; e a seca evidenciada nos primeiros anos do século XX. Mais especificadamente, pretende-se entender como a seca e suas conseqüências, essencialmente ocasionadas pela intensificação do fluxo migratório em direção à capital, foi utilizada em prol do supracitado projeto proposto pelo governo federal e pela elite natalense. Desvendando assim, novas leituras das intervenções portuárias e ferroviárias feitas pelo governo federal e sua relação com elementos locais, e, dessa forma, levantando novas questões para a discussão das conseqüências das secas nos centros urbanos.

O recorte temporal do trabalho abarca os anos de 1893, ano da instalação da Comissão de Melhoramento do Porto de Natal, ao ano de 1928, quando foi concluído o parque porto-ferroviário da cidade, com a finalização do cais de atracagem e os armazéns para mercadorias. O trabalho faz uso de fontes primárias locais, como jornais de circulação da época e documentos da Intendência Municipal e do Governo estadual e fontes primárias do Governo Federal, constituída de fotografias, mapas e processos armazenados no Arquivo Nacional, nos fundos do Ministério do Transporte.

A Seca de 1904 e a “Belle Époque Natalense”

A partir da preocupação do poder público e do corpo técnico do país em planejar as relações entre cidade e região, os interesses técnicos foram voltados aos estados do Nordeste onde deu-se início a um processo de intervenção, sistematizado no início do século XX, com a finalidade de combater os efeitos das secas. A região assolada pelas estiagens abrange grande parte dos sertões do semi-árido do Nordeste brasileiro, uma área de aproximadamente 600.000 km². No entanto, a intensidade do fenômeno varia, sendo maior nos sertões do Ceará e Rio Grande do Norte, declinando nas áreas litorâneas e nos estados da Paraíba, Pernambuco, Bahia e Piauí.

A principal causa das secas não é propriamente a escassez de chuvas, mas, a grande irregularidade de ocorrência delas. As conseqüências do flagelo em finais do século XIX atingiram proporções até então não vistas, especialmente durante a seca de 1877-79, devido à grande população atingida, tomando assim caráter de problema nacional a partir de então. Nos primeiros anos do século XX, o impacto causado por mais uma ocorrência do fenômeno gerou diversas conseqüências, atingindo desde o Piauí até grande parte do sertão baiano. As ações passaram a seguir as diretrizes dos órgãos da Comissão de Obras Contra as Secas – COCS – (O contexto de criação desse órgão será apresentado no item seguinte), e tinham como principal objetivo impedir o êxodo em massa.

A forma de garantir a permanência da população na própria região se daria a partir do emprego da mesma nas obras de combate à seca. Essas obras seguiam dois vieses principais: a construção de açudes e de sistemas de irrigação, e a construção e melhoria da infra-estrutura de transportes (rodovias e linhas ferroviárias). Ação essa, que objetivava a realização e a otimização do transporte de gêneros alimentícios e o escoamento da produção na região, enquanto a construção de açudes objetivava a provisão de água, além da criação de um micro-clima nas localidades que os abrigavam. No entanto, e apesar do

ímpeto em conter a migração em massa, um elevado índice de pessoas foi buscar abrigo e melhoria da condição de vida nas capitais litorâneas do Nordeste,² como Natal-RN.

No estado do Rio Grande do Norte a seca que se estendeu de 1903 aos últimos anos da década, ocasionou problemas e dificuldades que se equiparavam às secas anteriores, afetando sobremaneira, o setor agropecuário. Essa conjuntura impulsionou a entrada de uma grande leva de retirantes na capital, que passou a se alojar nas estradas e nos “campos de concentração” – locais onde os flagelados se reuniam para receber os alimentos distribuídos pela sociedade – como menciona Gomes (2001) e Cascudo (1999) em publicações da época:

Em 1903 houve uma grande seca. Até junho de 1904, 15.647 pessoas abandonaram o estado, sem recursos. Milhares de retirantes acamparam num improvisado barracão na praça Augusto Severo, entre terra enxuta e poça d'água salobra (...) (CASCUDO, p.154, 1999).

Nesse período, Natal era uma das muitas capitais do Brasil onde aflorava o ideal de modernização, baseado nos países europeus e já concretizado nas reformas em cidades como o Rio de Janeiro. No entanto, supõe-se que esse desejo em transformar a cidade seguindo tal espírito, não seguia a uma necessidade real do processo de urbanização, mas aspiração em possuí-la. Isto caracterizava o interesse da elite política que se encontrava no poder, tendo na Oligarquia dos Albuquerque Maranhão, a figura de Alberto Maranhão, governador do estado por dois mandatos, um dos principais articuladores e incentivadores da introdução dos melhoramentos na cidade. Essa elite, como foi observado na imprensa local, almejava a construção de um panorama progressista de interesse no espaço urbano do estado, estruturando a cidade econômica e politicamente, sobre a influência da *Belle Époque* Européia (OLIVEIRA, 1999), refletida na arquitetura e no urbanismo em todo o país.

A seca foi então, inserida nos discursos dos governantes Tavares de Lyra, Alberto Maranhão – governadores – e Quincas Moura – presidente da Intendência Municipal –, como meio de angariar fundos, com a utilização das verbas recebidas do Governo Federal, para a realização de obras de infra-estrutura e embelezamento da capital. Esses projetos, por sua vez, foram traduzidos em propostas e realizações pautadas por ideários higienistas, justificadas pelo agravamento das “condições sanitárias” (EDUARDO, 2000) e exacerbadas pela presença de grande número de retirantes à procura de condições mínimas de trabalho e moradia na cidade. O poder público alegava que esse quadro de calamidade era responsável pela eclosão de diversas epidemias no estado, como se encontra registrado na Mensagem de Governo no mandato do governador Tavares de Lira:

Uma grande multidão de retirantes se concentrou em Natal (...) sem o serviço regular de limpeza pública, sem esgotos, sem calçamento, sem arborização adequada, com a edificação mal orientada e defeituosa, servida por quintais construídos de faxina e latrinas à superfície do solo, a nossa capital será constante presa dos assaltos morbígenos de origens diferentes (RIO GRANDE DO NORTE, s/d, p.6).

No entanto, os recursos federais recebidos e destinados a amenizar os problemas advindos da seca eram direcionados para melhoramentos na cidade, relacionados aos problemas urbanos e não diretamente às conseqüências da seca, como a qualificação do espaço urbano existente, através do “aformoseamento” da cidade e do alargamento e abertura de vias. A utilização das verbas e a preocupação da elite em melhorar a cidade em seu próprio benefício, ficou tão em evidencia que suscitou por parte da imprensa opositora, comentários irônicos:

(...) o povo que morra de fome, uma vez que ainda não estão completos todos os confortos dos donos da terra – queremos dizer, não estão concluídas todas as casas, calçadas e estradas que conduzem os carros de passeio para as luxuosas habitações dos senhores desta fazenda que se chama Rio Grande do Norte. (...). (Diário de Natal, 13/10/1904, p.02).

Dentre as obras de beneficiamento do espaço urbano de Natal neste período, estão: o aterro da capitania da Ribeira, sobre a qual foi construída a Praça Augusto Severo, um dos marcos da “*Belle Époque* natalense” (OLIVEIRA, 1999); a construção do Teatro Carlos Gomes; da Avenida Tavares de Lyra; a concepção de jardins, parques e praças, com as respectivas arborizações, tratamento paisagístico e instalação de mobiliário; a abertura e alargamento de ruas; calçamento; além, de diversos melhoramentos nos serviços e equipamentos urbanos como o bonde, o telégrafo, o abastecimento d’água, a implantação da energia elétrica e o serviço de limpeza urbana. Outro projeto de destaque foi o de expansão da cidade com a construção do bairro Cidade Nova; sendo este radicalmente oposto à cidade colonial, uma opção de moradia para as famílias mais abastadas.

Após a construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, o espaço próximo anteriormente ocupado pelo alagadiço, irá se revestir de outros sentidos. A referência da praça não era mais o rio, mas sim a estação central da Natal-Nova Cruz. O Governador, lamentando a falta absoluta de prédios próprios para as repartições públicas, viu ali o espaço ideal para estabelecer as principais edificações públicas da cidade, locando-as no lado oriental da praça e fornecendo um cenário de civilização para quem chegasse de trem em Natal:

Pareceu-me (...) oportuno que simultaneamente com esse trabalho se iniciasse a construção de edifícios públicos que formasse o lado oriental da praça, tanto mais quanto o Tesouro depende annualmente não pequena quantia em alugueres para as repartições estaduais, como sejam o palacio do Governo e a chefatura de policia. E faltando em absoluto a esta capital diversões publicas, tão necessarias á vida social, constituindo mesmo o especial cuidado de todos os governos, projectei a construcção de uma casa de espetaculos, embora modesta, trabalho a que já dei começo e que conto levar a cabo com maxima economia, não excedendo talvez de 30:000\$ o custo total do edificio (...). (RIO GRANDE DO NORTE, 14/07/1898).

O novo nome do logradouro, antes denominado Praça da República (1901), passou a representar um personagem local, Augusto Severo, o protótipo do indivíduo cosmopolita e integrado às principais inovações tecnológicas de seu tempo. Era a referência mais adequada à praça, já que se esperava associar o local à modernidade de uma urbe civilizada do início do século XX. Augusto Severo era irmão de Pedro Velho – a liderança política da região – e morreu em 12 de maio de 1902, quando tentava pilotar seu próprio dirigível em Paris.

Outro fator contribuiu para a construção desse cenário idealizado pelas elites locais. A Praça Augusto Severo tinha recebido, durante a grande seca do início do século XX, mais de 15 mil de retirantes, em uma época que a população de Natal não ultrapassava 12 mil “almas”. Os “barracões” montados na praça haviam deixado lembranças no mínimo aterradoras: saques, epidemias, mortes, violências, deportações, desespero e fome. As elites queriam apagar essa memória do espaço e sob a argumentação de “devolver” a salubridade da cidade, usam os recursos federais destinados ao combate das secas para aterrar e ajardinar a praça. O engenheiro-arquiteto Herculano Ramos será autor do projeto de embelezamento do logradouro e dos principais edifícios que as próximas administrações irão construir na praça. Os retirantes eram vistos pela elite tanto como um elemento de

desordem, como um meio de concretizar seu ideal de urbe civilizada (FERREIRA, 2006, p. 45-68) (ver imagem 01). Os recursos primitivamente destinados para obras no interior foram utilizados para empregar os flagelados em reformas na capital, atitude que veio a receber críticas ferrenhas dos jornais da oposição, como o *Diário do Natal* e o *Comércio de Mossoró*.

Realmente, havia um desejo da elite administrativa de imprimir sua memória nesse espaço. Era um movimento “endêmico à modernização” (BERMAN, 1986, p. 78), um “movimento no sentido de criar um ambiente homogêneo, um espaço totalmente modernizado, no qual as marcas e a aparência do velho mundo tenham desaparecido sem deixar vestígio.” O governador Tavares de Lyra, até hoje tido como responsável por deportações forçadas para o norte que desintegraram inúmeras famílias sediadas em Natal, assim externa o desejo de apagar a memória dos barracões de flagelados no espaço, pouco adequada aos anseios de civilização e modernidade destinados ao local: “A obra atestará, em todo tempo, que alguma coisa ficou dessa quadra de miserias que tanto nos abateu.” (RIO GRANDE DO NORTE, 14/07/1904, p. 9).

A estação central de trem, já pertencente à *Great Western* e integrada as cidades da Paraíba e Recife, passou a se configurar como o novo pórtico por onde se via um cenário urbanizado e quase equivalente às outras capitais da linha. O aterro e ajardinamento da Praça Augusto Severo foram inaugurados em 1905. Um gracioso canal agora dividia rigorosamente a terra da água, antes misturados no alagadiço. Estava pronto o suporte para formar o cenário a descortinar-se para os passageiros e visitantes da cidade. O termo “complexo estação-jardim” utilizado por Possas (2001, p. 79) para descrever a Estação e o Jardim da Luz parece apropriado para a praça Augusto Severo. Pouco a pouco os principais prédios públicos e serviços foram sendo transferidos para a praça.

O Teatro Carlos Gomes – cujas obras foram iniciadas em 1898, concluídas em 1904 e totalmente reformulado em 1912 – polarizava no outro extremo da praça o centro das atenções de quem chegava de trem. Em 1905, o jardim recebeu iluminação a gás acetileno e, em 1911, foi feita a conversão para energia elétrica. O Grupo Escolar Augusto Severo, ao lado do Teatro, foi inaugurado em 1907, a Escola Doméstica, em 1914. O espaço público, antes protagonizado pelos prédios religiosos, foi dessacralizado pelas instituições de ensino e a estação (MOREIRA, 2006).

A tão desejada integração da estação com os trilhos urbanos foi concretizada em 1908, com a instalação da Companhia Ferro Carril. Em 1911, o serviço de tração animal foi substituído pelos bondes elétricos. A “alma da cidade” estendia a experiência frenética do transporte sob trilhos para a escala urbana (ANDRADE, 2006 IN FERREIRA, 2006). Este “cenário de modernidade” ainda foi reforçado em 1913, após a inauguração da estátua de bronze de Augusto Severo, situada na frente para a estação. Quem chegava a Natal, nos primeiros anos da década de 1910, defrontava-se com esse cenário, que era ainda formado pelos melhores hotéis da cidade – o Internacional, o Hotel dos Leões e o Avenida –, o *Polytheama*, o melhor cinema de Natal, o e os estabelecimentos comerciais *chics* que traziam as últimas novidades da Europa, como o magazine Paris em Natal, a firma de Omar Medeiros e o loja de Lira Oliveira & Cia (MOURA, 1986, p. 222). Ao lado da estação, na subida para a Cidade Alta, a imponente residência e indústria da família Barreto completava o ângulo da praça (ver imagem 01).

Nessa conjuntura, verificou-se que o investimento do governo estadual em obras justificadas por sanear a capital foi bem maior do que aquele destinado à Inspeção de Obras Contra a Seca e às casas de assistência hospitalar, por exemplo, refletindo o real interesse do poder público, em beneficiar a elite local. Realidade essa, também exposta em versos e prosas publicados diariamente nos jornais de oposição naquele momento:

(...) tudo isso é porque foi / O tal serviço acabado / Com o dinheiro da boca / Dos famintos arrancado (...). (*Diário do Natal*, 28/12/1905, p.01).

(...) enquanto houver dinheiro / Vá praças, ruas calçando / Engordando os empreiteiros / (...). (Diário do Natal, 17/02/1906, p.01).

Outra constatação feita refere-se à apropriação da mão-de-obra barata e excedente, resultante do fluxo migratório do meio rural para o urbano, na concretização das benfeitorias implementadas neste período na cidade de Natal. A mesma apropriação ocorreu no contexto federal da Comissão de Melhoramento de Portos (CMP) e na Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS). Dar-se-á destaque, nesse sentido, à construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, além do seu Parque Ferroviário.

O projeto federal de hegemonia das capitais: a comissão de Melhoramentos do Porto de Natal e a Inspetoria de Obras contra Seca (IOCS)

Durante a República Velha, o escoamento da produção dos estados do país era feito por meio dos ancoradouros situados nas cidades litorâneas, das quais partiam as principais estradas em direção às zonas produtoras. Assim descreve Vargas:

Os portos eram quase todos constituídos por trapiches e pontões dos quais saíam pequenas embarcações ou balsas que levavam as mercadorias aos navios de maior porte (...). Embora, durante o Império, tivesse havido grande produção de estudos e projetos visando à construção de portos, pouco foi realizado. O único porto de atracação era o do Rio de Janeiro, com suas duas docas: a da Alfândega e a do Mercado, porém ambas de pequeno calado (VARGAS, 1994, p. 189).

Diante desse quadro, era natural “que uma das principais realizações republicanas no campo da engenharia civil, tinha sido a construção de portos marítimos (...)” (VARGAS, 1994, p. 189). Além da necessidade econômica de escoar a produção, havia outros fatores em jogo. O porto era por onde as outras nações viam o Brasil, uma nova nação republicana, com aspirações progressistas e modernizadoras:

Compenetrados da necessidade de melhorar os nossos portos marítimos, vestibulo e salão onde recebemos o estrangeiro e que primeiro o impressiona acerca do nosso estado, além de ser o complemento indispensável à viação do país e imprescindível meio de entreter e fomentar o commercio tanto interno como externo, as relações internacionais e boa parte das patrias, para elles tem todos os Governos, assim recentes como do regime anterior, dirigido os seus cuidados (...). Foi o tempo, em que contentava a navegação um bom e abrigado ancoradouro, bem o conheceis. Hoje o navio exige acostamento e descarga rápida. Não valêram, de certo, os sacrificios que demanda a grande velocidade, si ao vapor atracado não acudissem promptamente potentes e perfeitos machanismos e desembaraçal-o da carga e pol-o em pé de continuar a sua derrota. O passageiro, fatigado dos esforços feitos ao sacudir das ondas, olha desgostoso, comquanto resignado, o novo intermediario ainda embarcação, em que tem de metter-se para alcançar o desejado repouso em terra; a sua aspiração, que todos os povos buscam satisfazer, é passar immediatamente do navio á terra, da coberta ao caes. Com a satisfação dessas e de outras aparentemente comesinhas, mas muito justas e muito sentidas necessidades, fomentaremos o commercio e daremos incremento ás nossas relações (RELATÓRIO..., 1893, p. 65-68).

No Rio Grande do Norte, desde meados do século XIX, o porto de Natal foi alvo de vários estudos e tentativas de melhoramento. Em 1847, foi realizado um levantamento do canal pelo Capitão Tenente F. T. Ferreira, indicando-se os melhores acessos ao porto, dependendo da direção do vento, do tipo da maré e dos obstáculos encontrados no rio. No entanto, o primeiro diagnóstico técnico foi dado pelo engenheiro inglês J. Hawkshaw, a partir de uma comissão do governo imperial, que aconselhou o arrasamento de uma seção do recife da boca da barra e a dragagem do canal. Em 1890, o engenheiro Souza Gomes, ajudante da comissão de conservação do porto de Recife, foi enviado para fazer estudos no porto de Natal e indicar os melhoramentos necessários.

A partir da visita desse engenheiro, o Governo abriu crédito para aquisição do material necessário para a dragagem do canal e para a destruição das rochas, segundo o projeto apresentado por Souza Gomes. Ainda em 1890, o porto de Natal passou a fazer parte do segundo distrito dos portos marítimos, com um engenheiro específico, responsável também pelas obras e estudos dos portos da Paraíba, Pernambuco e Alagoas. Desde então, têm-se verbas regulares para melhoramento do porto. Em 1893, com a extinção das inspetorias dos portos, foi criada uma comissão especial e independente para Natal, a Comissão de Melhoramento do porto de Natal, “incumbida de firmar o projecto definitivo de melhoramentos, completando os estudos e observação de ventos, correntes e marés, de que estava encarregada a inspetoria do districto.” (RELATÓRIO..., 1893, s/p).

No entanto, até 1896 os diversos recursos, liberados pelo governo federal, não puderam ser aproveitados devido ao mau gerenciamento das inspetorias e comissões no Rio Grande do Norte. Somente em 1900, após um estudo adequado das condições do porto, que foi determinado o melhor plano de trabalhos a seguir. Apesar disso, nem sempre as obras tinham a regularidade esperada, diante das inúmeras dificuldades de atuação da comissão no Estado. As verbas eram liberadas, mas nem sempre podiam ser utilizadas devidamente. Em 1902, por exemplo, o engenheiro Gaspar Nunes, responsável até então pela Comissão, pede exoneração do cargo para fugir das perseguições empreendidas a sua pessoa pelo governo local, por causa da recusa em ceder cargos e favores a parentes e apadrinhados da elite política do estado. Depois da sua exoneração, os estudos registrados em documentos e mapas desapareceram, atrapalhando bastante o prosseguimento das obras no porto (Arquivo Nacional, Fundo do Ministério dos Transportes, Caixa 4B-250).

A atuação dessa comissão federal ainda seria influenciada por outros componentes locais nos anos seguintes. As obras seguiriam sua regularidade a partir de 1902, sob direção do engenheiro Antonio Pereira Simões, ano que o Rio Grande do Norte foi assolado por uma terrível seca. Natal foi ocupada por milhares de retirantes que embarcavam nos vapores do norte em busca de trabalho nos seringais, os quais fizeram expor na capital a face mais aterradora da miséria no interior.

Em 1904, a Comissão de Melhoramentos do porto de Natal, juntamente com a administração local, passou a utilizar as verbas destinadas aos melhoramentos do porto de Natal para empregar os retirantes em obras da capital, as quais também atendiam ao “embelezamento” da cidade (ver imagem 02). O material dragado do leito do rio foi transportado por esses trabalhadores, que receberam um pequeno ordenado, para aterrar a praça Augusto Severo. Ainda lhes foi permitido fixar residência nos arredores da “Limpa”, para que suas habitações auxiliassem na fixação das dunas móveis que freqüentemente aterravam o canal do porto. Apesar da relativa autonomia dessa instituição federal, havia diálogos com as instâncias locais, alguns deles consoantes, como exemplo supracitado do aterro e outros nem tanto, como foi o caso da exoneração do engenheiro Gaspar Nunes da chefia da Comissão de Melhoramentos e do confuso processo de ocupação das dunas da limpa, como veremos adiante.

Mais do que “auxiliar” esses indigentes, havia um temor real de que os grupos de famintos trouxessem inconvenientes para o andamento das obras no porto. O Chefe da Comissão de Melhoramentos assim descreveu o que acontecia na cidade quando as verbas eram liberadas: “levas de retirantes começaram a affluir á cidade, invadindo-me os galpões de nossas instalações e ahi prohibindo o trabalho (...)” (RELATÓRIO..., 1905 – 4B319, p. 17). (ver imagem 03)

Era quase impossível desconsiderar essa realidade e prosseguir impassivelmente as obras da Comissão. No início de 1904, um aviso do Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Lauro Severiano Müller, aprovou a ampliação da atuação da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal para a de Estudos e Obras Contra a Seca no Estado do Rio Grande do Norte (RELATÓRIO..., 1905, p. 671). Esse aviso, na verdade, apenas autorizava formalmente a utilização da verba da Comissão de Melhoramentos para empregar os flagelados nas obras do porto. Logo em seguida, essa nova Comissão ganhou autonomia, sendo designado para chefiá-la o jovem engenheiro José Mattoso Sampaio Corrêa, que iniciou suas atividades no dia 12 de março do mesmo ano.

A referida Comissão ocupava um lugar privilegiado na hierarquia administrativa do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, sendo o engenheiro responsável subordinado apenas ao Ministro. A atuação do governador Tavares de Lyra, que posteriormente ocuparia um ministério do Governo de Afonso Penna seria decisiva na criação dessa instituição. As obras eram executadas segundo a aprovação dos estudos pelo Governo, no entanto, caso fossem de caráter urgente, poderiam ser aprovadas independentemente dessa autorização.

Sumariamente, a evolução dessa instituição assim procedeu: 1) Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal, de 1893; 2) Em 1904, Comissão de Estudos e Obras contra a Seca no Estado do Rio Grande do Norte, que se desvinculou da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal, mas ainda se configurava como órgão federal; 3) Em 1907, Superintendência dos Estudos e Obras Contra os Efeitos da Seca; 4) Em 1909, Inspectoria de Obras contra as Seccas (IOCS); e 5) Em 1919, Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas”, ou IFOCS.

Procurar-se-ia agora entender a região nos mais variados aspectos e atacar o problema através de obras que permitissem não só socorros, mas o desenvolvimento da região e a geração de renda para a população atingida pelas secas. Por um lado, seriam estimulados estudos climáticos e geológicos para prover a população de água durante os períodos de estiagem. Por outro, as estradas de ferro receberiam especial atenção como geradoras de renda, através do emprego direto de retirantes nos trabalhos de construção³ para levar auxílio as áreas atingidas pelo mal e escoar a produção da região sertaneja, agora importante geradora de renda para os cofres do governo com a ascensão do algodão.

O terreno de “todos”: a Esplanada Silva Jardim

A partir de 1909 passou-se a incitar a possibilidade e, posteriormente, a necessidade da instalação de um Parque Ferroviário. Inicialmente cogitou-se sua locação no município de Ceará-Mirim. No entanto, o terreno da Esplanada Silva Jardim, onde estava situado um alagadiço inundado periodicamente pelas marés, foi eleito no mesmo ano como o mais adequado, uma vez que contribuiria consideravelmente para o “ideal” de modernização empreendido pelas elites para Natal e completaria o quadro esperado, de porta de entrada da cidade (ver imagem 04).

O Projeto do Parque Ferroviário previa uma Estação-Terminal – situada paralelamente aos trilhos, como indicavam os mais recentes estudos –, uma ponte de atracação – o primeiro projeto moderno de um cais acostável para o porto de Natal, pois, antes o que se chamava de porto na verdade era um ancoradouro natural, para onde as edificações lançavam, individualmente, os trapiches para ter a servidão do rio. O parque ainda era equipado com dois armazéns que intermediavam as mercadorias entre os trilhos e o porto, almoxarifado, caixa d’água, carvoeira, oficinas metálicas e de marcenaria, uma rotunda e três depósitos de vagões. Esse equipamento dotava a capital com um eficiente sistema de escoamento, preparado para receber um fluxo considerável de passageiros e mercadorias naquela época. Porto e Ferrovia se integravam eficazmente, sem rupturas, e de maneira a facilitar a fluidez e continuidade da rede de transportes (ver figura 05).

O começo da instalação do Parque Ferroviário veio trazer novos olhares sobre essa região e fez com que diversas instituições e atores viessem a discutir seus respectivos projetos de “modernização” para a área. As obras do parque ferroviário estavam integradas às da Comissão de Melhoramento do Porto de Natal.

A partir da instalação do Parque, a capital estaria enfim integrada e preparada para desempenhar o papel de escoadouro da produção do estado. Apesar disso, a instalação desse complexo não seria tão simples. O parque ferroviário trazia uma superestrutura completa para os limites da cidade e demarcava um novo vetor de crescimento urbano, vindo com ela uma quantidade razoável de operários, o que dinamizaria a economia local e despertaria o interesse numa área que até então era um alagadiço pouco valorizado sob administração da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal.

Essa conjuntura impulsionou desde antes da Proclamação da República, uma série de intervenções físicas nesta localidade. Os discursos segregacionistas e que primavam pela remodelação estética da cidade, presente em diferentes momentos da história da capital norte-riograndense, começaram em fins do século XIX a ganhar corpo e a ocupar lugar de destaque na imprensa escrita local. Os artigos consideravam a supracitada área da Ribeira, a “porta de entrada” para os visitantes que chegavam pelo Porto de Natal, onde se acreditava não ser mais admissível a existência de “vivendeiras”⁴ e cortiços (CIDADÃO..., 08/02/1879, p.01).

Na concepção da elite letrada da época, como se pôde constatar, o povo considerado “rústico e ignorante” (OS TIROS..., 07/06/1890, p.04) não podia mais ocupar o espaço que se pretendia “modernizar” (DANTAS G., 2003, p.43). Essas ações equivaleram ao início da normalização do uso e ocupação do espaço urbano de Natal e da segregação social da população pobre residente na cidade e de migrantes que tentavam se instalar, por meio de legislação restritiva e excludente – e do incômodo causado às camadas mais abastadas da população pelas habitações precárias situadas no centro da cidade, passam a ser percebidos nos últimos anos do século XIX.

Para Natal, a Proclamação da República acarretou uma importante mudança na expectativa da população e no quadro político local, devido à ascensão da Oligarquia dos Albuquerque Maranhão e das mudanças físicas na capital por ela consolidadas, conforme discutido anteriormente. Dois anos depois, a área voltou a ser foco de normas, que exigiam a transferência de todas as construções “não dignas” edificadas na cidade (casas de cômodos, prostíbulos, dentre outras) (CIDADÃO..., 08/02/1890, p.04), para “(...) detrás do quartel ou para a Rua Camboim” (GAZETA DE NATAL, 08/02/1890, p.04), descampados afastados dos estreitos limites urbanos de então, longe dos olhos das elites locais e dos que visitavam a capital norte-riograndense. Apesar das investidas da Intendência Municipal em retirar a população carente instalada na Esplanada, a Comissão de Melhoramentos do Porto manteve sua decisão, bem como a população operária já residente no local.

Acatando a decisão da Comissão de Melhoramentos e as reivindicações da população carente, em 1892, a Intendência Municipal formulou a primeira medida no sentido de conceber alternativas de moradia à população “miserável e necessitada”, e promoveu a reserva do referido terreno para aforamento. A Esplanada foi então loteada em terrenos com “60 palmos sobre 100”, a serem oferecidos àquela população de baixa renda por doação, para a construção de residências populares (A REPÚBLICA, 16/07/1892, p.06).

Numa outra instância, com o retorno de Alberto Maranhão ao governo do estado do Rio Grande do Norte, no ano de 1908-1913, foi retomado o “projeto de modernização” e embelezamento da capital. Nesse período, o governador interveio na área, no sentido de modificar os aspectos físicos de algumas dessas moradias, por meio de reformas nas fachadas. Isto é, procurou-se eliminar da visão da população mais abastada os elementos que denunciavam a falácia do projeto modernizador da elite administrativa. Nesta mesma área e com o mesmo objetivo, a Intendência Municipal procedeu à demolição e reconstrução de vinte casas, confirmando o intento do poder público em maquiagem a cidade.

Essas ações estavam relacionadas ao estigma dos cortiços como representação física do perigo relacionado às classes pobres e aos locais habitados por elas nas cidades, evidenciado no país a partir de meados do século XIX e que foi exacerbado no bojo das discussões que precederam à abolição da escravidão no país, em 1888. Nesse sentido, as moradias das camadas pobres eram consideradas como ameaça social, por representar um dos cenários da luta dos negros contra a escravidão e vistas por observadores da época como antros de proliferação de vícios que comprometiam a organização do trabalho e

manutenção da ordem pública, como ambientes inadequados higienicamente e causadores de doenças, passando a ser entendidos como “focos de contaminação social”. Era preciso então, cuidar da “uniformidade urbana”, como um todo agradável de viver e zelar pela habitação sã, unifamiliar, digna e confortável representada, na maior parte dos casos, pela moradia da classe patronal (PICCINI, 2004, p.29). Tarefa esta assumida pelo poder público e suas instituições específicas de controle. Foi assim justificada a realização de obras urbanas e de infra-estrutura nas cidades brasileiras, dentre elas, a substituição dos cortiços e/ou moradias pobres por casas com boas condições higiênicas e a construção de vilas operárias, posteriormente.

Em relação ao contexto específico das obras empreendidas na Esplanada Silva Jardim, vale salientar que, diferentemente do que se procedia no âmbito da Intendência Municipal, do Governo estadual e da elite natalense, as casas localizadas nas dunas da limpa não eram consideradas cortiços pela Comissão de Melhoramentos do Porto. Observou-se que a ação que permitiu a construção de moradias pelos trabalhadores migrantes naquela área foi tida pela Comissão como uma importante obra de engenharia portuária, cujo intuito era o de fixação das areias móveis que assoreavam o canal porto, que comprometiam a ancoragem de navegações de maiores portes. Ao mesmo tempo, a edificação de residências naquela área atendeu as solicitações da mão-de-obra migrante que estava trabalhando nas obras de modernização do porto, apaziguando os ânimos. O referido órgão conseguiu, dessa forma, aliar de maneira bastante cômoda a necessidade de fixar as dunas e evitar maiores conflitos com os trabalhadores e a conseqüente paralisação das obras, como já havia acontecido, em 1905. Cabe ressaltar também que os custos de tal empreitada foram mínimos, uma vez que ficou a cargo da Comissão de Melhoramentos do Porto, apenas a especificação das diretrizes de ocupação das dunas da limpa, que consistiam essencialmente na determinação das linhas de fixação das moradias.

Posteriormente, no bojo das discussões para implantação do Parque Ferroviário evidenciou-se outro conflito em relação à área da Esplanada Silva Jardim, a respeito do confuso histórico fundiário do terreno. Em 02 de outubro de 1911, sob protestos do Engenheiro Fiscal da EFCRGN, a Intendência Municipal de Natal concedeu aforamentos de terrenos situados nas “Rocas de Baixo”, a Joaquim Lopes Teixeira e a Angelo Roselli. O engenheiro viu que esses aforamentos trariam problemas no futuro e fez recomendações ao Delegado Fiscal, nesse sentido:

(...) venho disto cientificar-vos e pedir que vos digneis mandar sustar os processos de aforamentos dos terrenos alludidos, como tambem de outro qualquer que fique comprehendido entre o “Refoles” e as “Rocas”, pois não parece razoavel que indo o Governo precisar de todos esses terrenos, os afore agora para desapropriar-os depois. (CORRESPONDÊNCIA..., 1911, Caixa 4B-417).

Apesar dos protestos do Engenheiro Fiscal, a concessão foi dada a Angelo Roselli em 1911, em terrenos onde já estavam sendo desenvolvidas as obras do Parque Ferroviário desde 07 de setembro de 1909. Em 1914, Angelo Roselli solicitou a paralisação das obras da esplanada, sob alegação que estariam usando seu terreno, reivindicando indenizações do poder público. Em 12 de março de 1915, o Juiz Federal mandou paralisar as obras do parque, atrasando o seu andamento em mais de quatro anos.

Mais uma vez as relações pessoais entre os poderes locais influenciariam na trajetória dos investimentos públicos federais. Vale destacar que Angelo Roselli era amigo do Intendente Municipal Joaquim Manoel Teixeira de Moura, cuja filha havia se casado com o filho do comerciante em 1908 (BRANCO SOBRINHO, 1959). Esse conflito trouxe à tona a indefinição da posse desses e de outros terrenos situados nas Rocas. Três instituições públicas – a Intendência Municipal, a Comissão de Melhoramentos do Porto e a Companhia Viação e Construções, responsável pela construção da ferrovia e do parque ferroviário – requeriam a responsabilidade da área, que teria agora uma importância a mais com a nova Estação e o Parque Ferroviário. A concessão dada a Angelo Roselli se configurou mais uma

vez, como uma tentativa de atuação da Intendência Municipal de Natal em determinar a seu modo os vetores de crescimento da cidade e também de agraciamento de indivíduos ligados ao poder local. Sendo responsável pelos editais de aforamento na cidade, a Intendência entrou em conflito também com a Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal que, segundo a administração local, havia cercado e se apossado da região desde 1893, quando nenhum terreno era aforado e estava sob guarda da Marinha.

Desde fins do século XIX, diversas tentativas para a fixação das dunas foram implementadas na área, com o plantio de vegetação para conter o soterramento do canal de acesso ao porto. A Comissão também permitiu que a população mais pobre da Capital construísse casas de taipa e choupanas, obedecendo aos alinhamentos traçados pela Comissão, para proteger as plantações da ação dos ventos. Ao contrário do que se pensava, pode-se afirmar que a ocupação do atual bairro de Santos Reis foi induzida pelas ações da Comissão. Talvez esse “ordenamento” não tenha sido em vista da habitação, mas sim a fixação das dunas, mas isso descarta a hipótese de que foi uma ocupação espontânea⁵.

Embora ficassem fora da área urbana, numa área sob domínio federal, essas casas já estavam regularizadas perante o município e pagavam os impostos devidos à municipalidade (ver figuras 06 e 07). A Intendência de Natal protestaria contra essas construções, alegando que a concessão delas era de responsabilidade do município, e que a cessão dada a Angelo Roselli era válida, pois estava de acordo com esses preceitos.

No dia 1º de fevereiro de 1912, 155 moradores das Rocas publicariam um protesto no jornal *A República*, uma vez que a área disponibilizada ao comerciante Angelo Roselli abarcava também suas casas, e seriam diretamente prejudicados pela concessão. O comerciante enviaria correspondência logo em seguida para Comissão de Melhoramentos dos Portos, alegando que a área concedida era devoluta, sendo constituída apenas de “areia e capim, sem bem feitorias” e que as assinaturas dos moradores eram apócrifas. Esse conflito atingiria também a Companhia de Viação e Construções, responsável pela construção do parque ferroviário da EFCRGN, sendo que os embargos continuaram até depois de 1920, não sendo possível verificar o que aconteceu depois pela documentação do processo de anulação do aforamento (Arquivo Nacional, Ministério da Viação e Obras Públicas, Caixa 4B-417).

Considerações Finais

Os estudos referentes às conseqüências provocadas pela seca no meio rural mostram que as intervenções estatais favoreceram, quase sempre, uma pequena parcela da população – equivalente à oligarquia local, responsável pela concentração fundiária – não resolvendo as questões estruturais do campo. Neste estudo, observou-se que o mesmo ocorreu com relação ao meio urbano no período abordado. As obras de cunho qualitativo foram justificadas no sentido de preparar a cidade para o suposto crescimento que, utilizando as verbas destinadas ao flagelo da seca, privilegiavam determinados setores da cidade e as elites dominantes.

Houve, dessa forma, um redirecionamento das verbas recebidas do Governo Federal e destinadas a amenizar as conseqüências da seca, em programas de melhoramento da capital, antes exclusivamente empregadas nas frentes de trabalho dos Batalhões de Engenharia, para a construção de barragens e de estradas ligando os municípios no interior. Mais especificadamente, observou-se que a aplicação dos recursos federais e a utilização da mão-de-obra migrante foram respaldadas por discursos maquiados, em prol das melhorias para a modernização urbana, ou justificadas por discursos traduzidos em propostas e realizações pautadas por ideários higienistas, que objetivavam substituir as velhas atuações de caráter imediatista, por medidas mais sociais. No entanto, tais atitudes e discursos refletiam o desejo das elites em transformar Natal, numa capital, sobretudo “moderna”, como a dos grandes centros europeus.

Ao contrário das cidades européias, nas quais as transformações técnicas e intervenções físicas no espaço das cidades vinham como resultado de um processo evolutivo eclodido a partir da Revolução Industrial, em Natal, assim como em outras cidades

brasileiras, essas mudanças estavam diretamente relacionadas aos interesses das elites política e econômica para o seu próprio uso fruto, que buscavam dotar a cidade de estruturas e valores que julgavam imprescindíveis à inserção da cidade no “mundo modernizado”.

Percebe-se então que esses discursos estão distantes de uma intenção real de desenvolvimento da sociedade como um todo; objetivando gerar na realidade, benefícios para uma parcela da população, utilizando-se do espaço urbano e da paisagem da cidade. Dessa maneira, as supracitadas intervenções representaram uma dupla ação: a de modernização da capital e a de auto-segregação das classes dominantes locais. Isto se deu na medida em que superavam o antigo desenho da cidade colonial, em que todas as classes conviviam no mesmo espaço, e “refugiaram” a elite em seus espaços, longe das consideradas péssimas condições sociais, ambientais e sanitárias da cidade.

Muitas vezes tais discursos entraram em conflito com outros projetos de modernização, como foi o caso dos casebres dos retirantes utilizados como “Barra Dunas” pela Comissão de Melhoramentos do Porto. Em um primeiro momento a intendência municipal realizará algumas intervenções, visando “maquiar” a área, com a remoção de alguns casebres e “remodelação” das fachadas. Tal instituição chega até mesmo a regularizar a situação fundiária dos casebres, entrando assim em consonância com o discurso “humanitário” da Comissão. Entretanto, alguns anos depois, a mesma instituição concede aforamentos na área, tida como indesejável e irregular.

Percebe-se, por esse exemplo, que a Intendência Municipal e o Governo do estado tinham outros planos para a área em questão, e esses planos chocaram-se diretamente com os interesses da Comissão de Melhoramentos dos Portos, que trazia para a área uma ocupação nem um pouco bem vinda pela municipalidade. Vale salientar que no mesmo período estavam sendo aprovados impostos de décima urbana que impediam que os “indesejáveis” fixassem moradia no perímetro urbano da capital. Esta área, imediatamente fronteira ao centro comercial da cidade, que por sua vez estava situado imediatamente após a nova porta de entrada de Natal, era uma mácula na imagem de progresso e opulência que se esperava da capital. Para evitar isso, a Intendência cedeu os terrenos a um rico comerciante, com recursos suficientes para dar uma finalidade diversa à área em questão. Curiosamente os poderes locais embargaram uma obra federal que trazia ícones de progresso e modernidade para Natal, algo bastante desejado por essas elites no período. Isso vem reforçar que a trajetória das grandes intervenções federais ferroviárias e portuárias na cidade nem sempre eram unânimes. Envolveva contradições e interesses de diversos atores.

No que diz respeito ao conturbado processo de ocupação da Esplanada Silva Jardim, mais especificadamente às obras de fixação das dunas da limpa empreendidas pela Comissão de Melhoramentos do Porto, através construção de moradias por parte da população migrante empregada nas obras em Natal, pôde-se atestar mais uma vez que as interpretações e os registros das moradias populares no país, ou das alternativas dadas a elas, são acompanhadas por uma visão elitista acerca das precárias condições higiênico-sanitárias e “morais”, assim como, por discursos arraigados de preconceitos que desconsideravam essas soluções como condizentes com o conceito de cidade sã e bela compartilhado por setores das elites. Essa conjuntura impulsionou uma gama de ações promovidas pelos setores públicos e pela iniciativa privada que almejavam a melhoria ou a erradicação das tipologias habitacionais das camadas populares, ou ainda, a transferência delas para locais distantes dos centros das cidades, nos arrabaldes, subúrbios e periferias, ações essas, também vislumbradas em Natal.

Essa foi uma engenhosa e econômica solução para o “aproveitamento” desse grande contingente humano pela Comissão de Melhoramento dos Portos, cujas obras eram regularmente impedidas pelos retirantes. Uma maneira eficaz de domar um meio ambiente complexo e imprevisível e ao mesmo tempo apaziguar os ânimos para que as obras prosseguissem com a devida regularidade. Por outro lado observou-se que para que houvesse um processo de institucionalização de um órgão específico para atacar os males da seca, foi necessário que houvesse um choque do grandioso projeto federal de

modernização dos portos com a dura realidade de 15 mil retirantes sitiados em Natal, impedidos de fixar residência e impelidos para os confins da pequena cidade por uma vaidosa elite administrativa local, cujos olhos estavam voltados para a Europa.

Nesse contexto, cabe destacar que a aprovação da Comissão de Estudos e Obras contra a Seca no Rio Grande do Norte, em 1904, indicou uma mudança de escala no entendimento da problemática das secas não só no estado. Uma vez que, a partir da constatação de que simples melhoramentos na infra-estrutura e serviços na capital não resolveriam os problemas advindos da calamidade pública – que ocorrera em decorrência das secas na região – a referida Comissão foi desvinculada da Comissão de Melhoramentos do Porto, dando início a um processo que adquiriu, posteriormente, proporções nacionais.

A Comissão de Estudos e Obras contra a Seca no Rio Grande do Norte foi transformada em Superintendência dos Estudos e Obras Contra os Efeitos da Seca, em 1907, passando a atuar nos estados do Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte e Piauí. Em 21 de outubro de 1909, foram iniciadas as atividades da Inspetoria de Obras Contra as Secas – IOCS –, e em 09 de julho de 1919 foi aprovado o regulamento da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, o IFOCS. É importante destacar o papel essencial do político norte-riograndense, Tavares de Lyra, nessa empreitada. Governador do estado do Rio Grande do Norte nos primeiros anos da década de 1900, Lyra foi Ministro dos Transportes, no ministério do Governo do Presidente da República Afonso Penna, entre os anos de 1914-1918, e em muito contribuiu para a criação e evolução dos órgãos e estudos nesse sentido.

A atuação das administrações públicas no país, no sentido de amenizar os problemas ocasionados pelos flagelos das secas no Nordeste até a instituição do IFOCS era, na maioria das vezes, apenas paliativa, limitando-se a auxílios e esmolas, medidas que já eram extremamente criticadas até mesmo durante o império, inclusive pelas administrações locais. Essas medidas haviam levado os retirantes a acumularem-se nas principais cidades onde os socorros eram distribuídos, gerando um despovoamento e conseqüente desaceleração da economia no sertão. Isso sem falar na facilidade com que as epidemias ceifavam vidas nas cidades ocupadas, encontrando uma grande quantidade de pessoas desnutridas e debilitadas reunidas em um só local. O despovoamento ainda era agravado pela política de imigração incentivada pelo governo federal nas primeiras décadas do século XX para assegurar a posse e ocupação do Acre, levando-se em consideração que o norte já atraía muitos nordestinos, pois passava por um *boom* econômico, em decorrência do ciclo da borracha.

A partir de 1919, essas ações passaram a se configurar de uma forma mais estruturada e planejada, para a implantação de projetos para suprir as necessidades de moradia e trabalho daquela população, além da introdução de novos procedimentos, estudos e planos regionais. De modo geral, objetivava-se substituir a velha política assistencialista e tecnocrata, até então desenvolvida, por medidas mais sociais. Essas ações culminaram na criação da SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste) por parte do Governo Federal, na década de 1950, representada por uma política voltada para o desenvolvimento através da qual procurava-se “modificar a região”, com a implantação de obras de infra-estrutura, desenvolvimento industrial e reestruturação agrária.

A Comissão de Estudos e Obras contra os efeitos da Seca no Estado do Rio Grande do Norte foi, dessa forma, o embrião de uma instituição que teria seu raio de atuação bastante abrangente e de inegável importância no que diz respeito ao combate das conseqüências das secas e desenvolvimento econômico no Nordeste do país.

¹ Grande parte da elite política local, diferente do que aconteceu na maior parte dos estados da federação, direcionaram suas atividades econômicas principalmente para o comércio.

² É válido lembrar que uma das ações de combate às conseqüências das secas implementadas no Império eram pulverizadas nas capitais nordestinas, e consistiam na distribuição, por meio de pontos pré-estabelecidos, mormente as praças principais das cidades, de gêneros alimentícios aos pobres e migrantes. Essas ações se configuravam como medidas imediatistas e emergenciais, que almejavam essencialmente o atendimento das necessidades alimentícias e a posterior saída retirada da população carente das ruas das cidades, mas acabaram por se tornar um grande atrativo para a

mesma. O que se vislumbrou foi uma intensificação dos fluxos migratórios para as cidades litorâneas nos momentos de distribuição dos donativos.

³ A princípio, os retirantes eram empregados em trabalhos não-especializados, como limpeza de terrenos e transporte de material, a mão-de-obra especializada vinha de fora. Os conhecimentos técnicos gradativamente começam a ser absorvidos pela mão-de-obra local, posteriormente serão repassados dentro do núcleo familiar. Depois apareceriam escolas especializadas para formar mão de obra ferroviária. Entre as primeiras instituições locais que promoviam tais cursos, temos a Escola de Aprendizes Artífices e a Liga Artística Operária de Natal. Aí encontraremos o embrião do proletariado urbano de Natal

⁴ Vivendeiras: o termo pode referir-se aos bordéis da época ou às edificações destinadas à hospedagem de marinheiros.

⁵ Atualmente no bairro de Santos Reis, dois logradouros recebem o nome de Pereira Simões, engenheiro que permitiu a ocupação da área.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Alenuska. **À luz da modernização a modernidade da luz**. In: FERREIRA, Angela Lúcia, DANTAS, George (orgs.). *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)*. Natal: EDUFRRN-Editora da UFRN, 2006.

A REPÚBLICA, Natal, 16 jul.1892. s/n, p.04.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRANCO SOBRINHO, Castelo Branco Sobrinho; BRANDÃO, José Moreira Brandão. **Separata da revista do IHGB**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1959.

BRAZIL. Relatório apresentado ao Vice-presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Públicas Egenheiro Antonio Francisco de Paula Souza no anno de 1893, 5º da Republica. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893.

_____. Relatório apresentado ao Vice-presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Públicas Lauro Severiano Müller no anno de 1905, 17º da Republica. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

CASCUDO, Luís da Câmara Cascudo. **História da Cidade do Natal**. Natal: IGH/RN, 1999.

CIDADÃO, Dr. Chefe de Polícia. **Gazeta de Natal**, Natal, 08 fev.1879.n.154, p.04.

COMISSÃO de Melhoramentos do Porto de Natal, Vários Processos, Ano de 1902. Arquivo Nacional, Fundo do Ministério dos Transporte, Caixa 4B-250.

CORRESPONDÊNCIA de Luciano Martins Veras, Engenheiro Fiscal da EFCRGN, 1911, Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, **Caixa 4B-417**.

DANTAS, George Alexandre Ferreira. **Linhas convulsas e tortuosas retificações: transformações urbanas em Natal nos anos 1920**. Tese (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura, Escola de Engenharia de São Carlos – EESC-USP. São Paulo, 203. 191p.

DENUNCIA e pedido de providencias feitos pela Comp^a de Viação e Construcções contra aforamento de terrenos de Marinhas feito pelo Delegado Fiscal do Thesouro no Rio Grande do Norte. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, Ministério da Viação e Obras Públicas, **Caixa 4B-417**.

Diário de Natal, 13 out. 1904. p.02.

Diário de Natal, 28 dez. 1905. p.01.

Diário de Natal, 17 fev. 1906. p.01.

EDUARDO, A. R. B. **Do higienismo ao saneamento: as modificações do espaço físico de Natal, 1850-1930**. Natal, 2000. (UFRN, graduação em Arquitetura e Urbanismo).

FERREIRA, Angela Lúcia, DANTAS, George. **Os “indesejáveis” na cidade**. In: FERREIRA, Angela Lúcia, DANTAS, George (orgs.). *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)*. Natal: EDUFRRN-Editora da UFRN, 2006.

GAZETA DE NATAL, 08/02/1890, n.154, p.04.

GOMES, Gustavo Maia. **Velhas secas em novos sertões**: continuidade e mudanças na economia do semi-árido e dos serrados nordestinos. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2001. 294p.

MOREIRA, Ana Zélia Maria. **Um espaço pioneiro de modernidade educacional**: Grupo Escolar Augusto Severo – Natal/RN (1908-1913). 2005. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Departamento de PPGAU, UFRN, Natal, 2005.

MOURA, Pedro Rebouças. **Fatos da história do Rio Grande do Norte**. Natal: Companhia Editora do Rio Grande do Norte, 1986.

OLIVEIRA, G. P. **De cidade a cidade**: o processo de modernização de Natal 1889/1913. Natal: EDUFRN, 1999.

OS TIROS de roqueiras. **Gazeta de Natal**, 07/06/1890, n.170, p.04.

PICCINI, Andrea. **Cortiços na cidade**: conceito e preconceito na reestruturação do centro urbano de São Paulo. 2ed. São Paulo: Annablume, 2004.

RELATÓRIO apresentado ao Exmo Sr. Lauro Severiano Muller, Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo Engenheiro-Chefe da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal em Janeiro de 1905. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, Fundo do Ministério dos Transportes, Caixa 4B-319.

RIO GRANDE DO NORTE. Mensagem dirigida pelo governador Joaquim Ferreira Chaves ao Congresso Legislativo do Estado do Rio Grande do Norte ao abrir-se a 1ª sessão ordinária da 3ª Legislatura em 14 de Julho de 1898. Acompanhada do relatório da secretaria e anexos. Natal, Typ. D'A República, 1899.

_____. Mensagem lida perante o Congresso Legislativo do Estado na abertura da primeira sessão da quinta legislatura a 14 de Julho de 1904 pelo governador Augusto Tavares de Lyra. Natal, Typ. D'A República, 1905.

VARGAS, Milton (org.). **História da Técnica e da Tecnologia no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista/Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994.