

GUIANDO OS VIAJANTES, ENSINANDO OS TRANSEUNTES:

o porto de Natal no discurso de Manoel Dantas.

Guiding travelers and teaching passers-by: The port of Natal in the speech of intellectuals from Natal at the beginning of the 20th century.

Khalil Jobim¹

Artigo recebido em: 31/03/2020.

Artigo aceito em: 01/07/2020.

RESUMO

Nosso objetivo nesse artigo é analisar algumas maneiras de percorrer a cidade de Natal no começo do século XX propostas por intelectuais natalenses nesse período, problematizando de que maneira o porto de Natal passou a integrar tais itinerários de viagem no espaço citadino propostos por um desses autores, Manoel Dantas. Do ponto de vista teórico, nos guiaremos pelas reflexões de autores como Michel de Certeau e Franco Moretti, que analisam essas maneiras de percorrer a cidade por meio das palavras, usando os mapas construídos por elas como ferramentas analíticas. Tomaremos como fontes alguns artigos publicados no jornal A república, bem como a obra “*Natal daqui a cinquenta anos*”, de Manoel Dantas.

PALAVRAS-CHAVE: Porto, Natal, intelectuais.

ABSTRACT

Our objective in this article is to analyze some ways of traveling around the city of Natal at the beginning of the 20th century proposed by intellectuals from Natal during that period, questioning how the port of Natal came to integrate such travel itineraries in the city space proposed by one of these authors, Manoel Dantas. From a theoretical point of view, we will be guided by the reflections of authors like Michel de Certeau and Franco Moretti, who analyze these ways of going through the city through words, using the maps built by them as analytical tools. We will take as sources some articles published in the newspaper A república, as well as Manoel Dantas' work "Christmas in fifty years".

KEYWORDS: Porto, Natal, Intellectuals.

¹ Mestre em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), no programa de Pós-graduação de História com a área de concentração em História e Espaço. E-mail: khaliljobim@hotmail.com.

No final do século XIX e começo do século XX, intelectuais de vários centros urbanos brasileiros, buscavam por meio da escrita intervir no processo de modernização alavancado pelos grupos dirigentes locais de seus territórios, instituindo maneiras de percorrer a cidade capazes de estimular, em parte de seus transeuntes, naturalmente a mais abastada, práticas e sensibilidades almejadas pelas elites locais (SEVCENKO, 2003, p.13).

A capital norte-rio-grandense não estivera fora desse cenário. Com a ascensão do regime republicano no Estado, acompanhando o processo desencadeado nas principais cidades brasileiras, o espaço citadino natalense tornou-se foco de uma série de ações promovidas pelos grupos dirigentes locais, que apresentavam o objetivo de modificar sua estrutura física, atribuindo também novos sentidos e usos a sua paisagem. Com isso, os grupos dirigentes locais natalenses almejavam incorporar ao espaço urbano os ideais de modernidade e civilizada cultuados naquelas cidades que eram encaradas como paradigmas diante desse processo de modernização. (ARRAIS; ANDRADE; MARINHO, 2008, p.10.) Mudanças como a abertura de ruas e avenidas, a construção de espaços como o teatro e a introdução de novos serviços urbanos, como o bonde, evidenciam aparte dessas transformações vivenciadas pela cidade nesse período. Mediante a essas ações promovidas pelo poder público, alguns intelectuais buscaram, por meio de sua escrita, imprimir maneiras de percorrer o espaço citadino, produzindo vários “mapas sentimentais” dessa nova paisagem urbana aberta com as intervenções empreendidas pelos grupos dirigentes locais.

Segundo o autor Michel de Certeau, os relatos de espaço são também formas de praticar o espaço, de organiza-lo, de percorre-lo (CERTEAU, 1994, p.2010). As palavras também constroem mapas, que não devem ser considerados como recipientes inertes onde apenas se desenrolam os eventos. O espaço, quando ocupado por pessoas, é uma força ativa dentro da construção das relações sociais, impregnando também o campo literário (MORETTI, 2003, p.14). Os mapas pensados nesse trabalho são aqueles formados pelas palavras, maneiras de organizar

o espaço e percorre-lo, relatos organizados por aqueles que usavam a escrita como instrumento de intervenção no espaço citadino. Aproximando-se da perspectiva de autores como Franco Moretti, abordaremos esses mapas construídos por esses intelectuais como ferramentas analíticas, capazes de desvendar relações que a princípio, não estão visíveis no corpo do texto, não os tratando como meros ornamentos discursivos (MORETTI, 2003, p.14).

Por isso, buscaremos nesse artigo acompanhar uma dessas maneiras de percorrer a cidade em Natal, indagando sobre o papel adquirido por um espaço específico da cidade, o porto, dentro desses itinerários sentimentais construídos por meio da escrita de alguns autores natalenses no começo do século XX. Neste caso, destacamos nesse artigo o discurso do intelectual Manoel Dantas, utilizando como fonte privilegiada para análise, sua conferência intitulada Natal daqui à cinquenta anos.

A cidade adormecida

Em 1908, Manoel Dantas publicava no jornal *A república*, na coluna crônicas geográficas, um artigo apresentando informações geográfico-históricas de alguns países europeus. No começo de tal artigo, referenciando-se a clássica obra “volta ao mundo em oitenta dias”, de Júlio Verne, Dantas comentava, com entusiasmo, a possibilidade de tal empreitada no momento em que vivia, no caso, “a volta ao mundo”, ser realizada em sessenta dias (DANTAS, Manoel. *Crônica geográfica. A República*, Natal, 21 de jan. de 1904) Para o autor, a sensação de que o mundo estava “cada vez mais pequeno” era evidente. Na época em que escrevia para o periódico natalense, essa sensação de um mundo conectado pelos avanços dos transportes, era partilhada com expectativa também por outros intelectuais conterrâneos, como Henrique Castriciano.

Durante o século XIX, indivíduos de várias regiões do planeta compartilharam essa mesma experiência de um mundo onde as fronteiras espaciais não eram mais um problema, onde as informações circulavam, pondo em contato pessoas oriundas de culturas diferentes, trocando experiências, absorvendo informações. Não é à toa que o tema da viagem foi bastante recorrente na literatura europeia oitocentista. Autores como Joseph Conrad, Júlio Verne, para citar apenas alguns dos principais nomes, disseminavam em suas obras, esse gosto pelo exótico, a curiosidade por percorrer espaços antes não conhecidos pelos países ditos “civilizados”. (SAID, 1995, p. 23) Autores como Eric Hobsbawm, nos mostram como essa retórica civilizatória, proferida pelos grandes centros capitalistas, evidentemente, hierarquizaria essas experiências, inserindo-as na sua própria linha evolutiva da história, demarcando as fronteiras com os mundos considerados não civilizados com aqueles que deveriam ditar os padrões considerados modernos. (HOBSBAWM, 1992, P.451) Seguindo teorias filosóficas difundidas na época, que iam do positivismo ao Darwinismo social, as potências capitalistas e imperialistas utilizariam o discurso da civilização para legitimar o controle dos novos territórios conquistados na África e na Ásia. (COSTA; SCHWARC, 2000, P.160.)

Essa literatura de viagem foi recorrente também na província norte-rio-grandense durante o século XIX. Vários viajantes europeus que, por ventura, passaram por terras potiguares nesse período, emitiram suas impressões em relação às condições materiais e culturais observadas em solo potiguar. Autores como Henri Koster, viajante inglês que passou por Natal por volta de 1815, em seu relato sobre a cidade, destacaria as condições precárias que a acompanhavam, como a dificuldade do seu porto de receber navios de maior porte (KOSTER, 1942, p.20). A visão de Koster sobre o porto constatava uma das principais preocupações dos administradores locais norte-rio-grandenses durante o século XIX com a província, e por conseguinte com sua capital: a situação do seu porto.

Os vários recifes espalhados pelo litoral, junto às dunas que cercavam o rio, e jogavam areia em seu leito, tornavam a entrada no porto uma aventura por demais

perigosa. Navios de maior porte, vindos de outros centros urbanos nacionais ou mesmo internacionais, estavam impossibilitados de atracar no porto mediante tal situação. A impossibilidade de realizar o escoamento da produção que vinha do interior da província, ocasionava a busca por portos de outras localidades próximas, como Macaíba (RODRIGUES, 2006, p.68) Em 1877, o engenheiro inglês Jonh Hawkshaw, em sua viagem pelas capitais do norte do país, identificaria em Natal, no seu relatório emitido ao governo, o arrasamento da “baixinha”, um desses conjunto de rochedos presentes no litoral natalense, como a solução para os problemas no porto.(ALCORAFADO JUNIOR, 1877, p.19)) As limitações de decorrentes da situação do porto gerariam inclusive um debate na década de 1870,)entre os administradores norte-rio-grandeses, que viam outras localidades como Macaíba e Utinga com condições de exercerem tal função.

Com a ascensão do regime republicano no Estado, a temática das impressões de viagem sobre a capital passa a ser explorada de uma forma diferente Enquanto no período oitocentista, o atraso e o sentimento de estagnação econômica e cultural frente os grandes centros urbanos nacionais e internacionais dominavam as narrativas sobre a cidade, no final do século XIX e começo do XX, novas narrativas sobre o espaço citadino surgiam no discurso daqueles que eram considerados pelos grupos dirigentes locais seus principais intelectuais.

A preocupação com o olhar estrangeiro, olhar de autoridade, de referência para aqueles que escreviam, ainda daria a tônica desse esforço intelectual produzido. No entanto, ao se referirem a sua capital, autores como Manuel Dantas, entusiasmados com experiência de contato e de anulação das distancias proporcionados pelo mundo moderno, destacariam não mais o atraso, mais sim um outro aspecto dessa Natal: sua nova paisagem. O desejo de expor Natal ao mundo, ao olhar estrangeiro, ao mercado mundial, estaria presente em vários artigos e produções de outros intelectuais natalenses nesse período. Um novo mapa da cidade podia ser entrevisto em suas narrativas, um mapa sentimental, capaz de apresentar tanto ao viajante como ao transeunte, a nova natal e os símbolos de sua mudança.

Em 1908, o jornal *A República*, órgão oficial do partido republicano no Estado, publicava a seguinte matéria

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

Os homens da Republica fizeram de Natal o cerebro do Estado e o povo do Rio Grande do Norte ha de fazer de Natal o emporio do seu progresso, o orgulho de nossa terra (A REPUBLICA, Coisas da terra, Natal, 16 nov. 1908.)

A imagem de uma cidade que acordava do sono do “atraso”, emancipando-se dele, seria recorrente nas páginas deste periódico. A Natal que emergiu no período republicano em nada se compararia, segundo as paginas da imprensa local, com a pequena Natal, isolada e acanhada, que no período histórico anterior, teria sido marcada por uma estagnação econômica e cultural. A antiga e indesejada cidade colonial deveria ser superada, dando lugar a uma urbe moderna. É interessante considerar nessa passagem, como a visão manifestado pelo autor neste artigo, desconsidera as contradições existentes da cidade, concebendo-a como uma “entidade viva”.

Para um viajante que desembarcasse em solo potiguar, uma nova paisagem seria deparada. Tal pensamento, desenvolvido pelas elites locais, daria a tônica de muitas matérias publicadas na imprensa da época. Uma nova impressão do espaço citadino era construída, destacando os novos pontos focais do espaço urbano natalense. No artigo publicado em 1906, intitulado *cidade de Natal*, podemos visualizar alguns destes pontos:

Quem visse Natal ha poucos annos passados, todo arêa, sem ruas, casinhas mal alinhadas aqui e allí, com aguas de maré, represadas por toda a parte, sem commercio (pois que Guarapes e Macahyba o tinham

monopolizado), não suporia surgisse d'aquella hypothese de cidade a que hoje se estende do Baldo á Ribeira, do Morcego ao Refoles.

Conta dezoito mil habitantes, ruas compactas de habitações, iluminação a acetylene (em parte), optimos hotéis, um magnifico jardim á praça 15 de Novembro (local onde, outr'ora referia um jornal do tempo, em dia de invernia, "hoje a praça 15 de Novembro dá calado ao Aquidaban")...

É um verdadeiro milagre de actividade o que se opera presentemente na visinha capital nortista: - o local do Boulevard Rio Branco era ha dez annos um matagal; hoje é um dos pontos de melhor perspectiva, arruado symetricamente em grande extensão arborizado; em breve será, talvez, a melhor rua da cidade alta. A rua Junqueira Ayres, um pedregulho, não ha muito tempo, hoje possui as melhores habitações, a arteria da capital, ligando a Ribeira (commercio) á cidade alta, ponto destinado á moradia das pessoas abastadas (A CIDADE DE NATAL. *A República*, Natal, 27 ago.1906, p.1.)

Novas edificações, como hotéis, e as novas habitações para as “pessoas mais abastadas, o boulevard da Rio Branco, o jardim na praça 15 de novembro, todos estes espaços seriam testemunhas da presença dos signos da modernidade burguesa em Natal. As elites locais buscavam expor sua cidade ao mundo, mostrando que a capital norte-rio-grandense poderia agora, ser vista e atrair o olhar daqueles que vinham de fora.

Este desejo de expor, de seduzir aqueles que vem de fora, tomaria conta das cidades brasileiras e mundiais neste período, momento em que seus grupos dirigentes almejavam, construir novos cenários urbanos capazes de representar uma nova visão de mundo difundida pela burguesia. Segundo Heloísa Barbuy, as cidades se apresentavam como as grandes exposições universais, destinadas a expor a sociedade com entusiasmo, os avanços tecnológicos da época e as novidades deste mundo moderno. As exposições eram planejadas com base nos princípios do urbanismo moderno, que tal como elas, destacava a necessidade da estética neoclássica, da sedução, da fruição visual. Ambos, urbanismo e exposições, segundo Barbuy, faziam parte do mesmo fenômeno cultural, o da modernidade, o de um estilo de vida e organização social, permeado pela crença do poder redentor da ciência, e pelo avanço do sistema capitalista (BARBUY, 2006, p.71).

No entanto, diferentemente dos grandes centros urbanos mundiais, como a Paris de Haussman, grande modelo de intervenções sobre a cidade para as elites

locais brasileiras, as ações sobre o espaço urbano se dariam por outros motivos. Na capital francesa, as reformas urbanas foram uma resposta aos problemas gerados pelo crescimento dos aglomerados urbanos após a Revolução Industrial. O aumento demográfico verificado nas cidades europeias trouxe problemas como a miséria de boa parte da população, que acabava desenvolvendo uma grande diversidade de doenças mediante as precárias condições de vida a que estavam submetidos, além da ameaça de revoltas contra o poder público, referentes ao aumento cada vez maior das desigualdades sociais. As barricadas da comuna de Paris, em 1871, são um exemplo, pois o traçado medieval da cidade havia favorecido a emergência de um governo proletário que ameaçava diretamente a burguesia. Em certa medida, as reformas também conter por meio das intervenções nos traçados das ruas, e no espaço urbano como um todo, a possibilidade de revoltas populares. Aliado a essas questões, somava-se uma nova visão de mundo, trazida pela eclosão das revoluções Francesa e Industrial, representadas na crença no progresso da civilização, por meio dos avanços científicos estabelecidos neste período (BARBUY, 2006, p.72.).

No caso das cidades brasileiras, o contexto em que essas intervenções se desenvolvem é outro. O desejo de inserir as urbes no mercado mundial, atraindo o comércio e o investimento de capital, seriam o grande motivador. Os novos cenários urbanos afirmavam então as urbes brasileiras como centros comerciais e administrativos, legitimando a atuação de determinados grupos dirigentes locais no poder.

Diante desse desejo dos grupos dirigentes locais natalenses de expor sua capital ao mundo, o porto ganharia um papel de destaque dentro das narrativas produzidas sobre essa nova natal. O porto não seria apenas um mero espaço de entrada de pessoas e mercadorias, mais “a sala de espera” da cidade.

O porto que ensina: fabricando sujeitos modernos

No dia 17 de janeiro de 1902, o jornal *A República* noticiava em suas páginas a festa que havia ocorrido a bordo do navio Bolívar, ancorado no porto de Natal na noite anterior. A festa teria reunido às famílias “_mais distintas natalenses”, que admiravam as instalações do navio, que possuía energia elétrica, algo que ainda não havia chegado a cidade e que incomodava as elites locais. Os bons modos do comandante inglês James Good também chamavam a atenção, pela sua “fina educação”.(O BOLIVAR. *A República*, Natal, 17 de jan. de 1902.)

Segundo Michel de Certeau, as fronteiras são construções humanas, históricas, que antes de antecederem os espaços, os produzem, não só do ponto de vista físico, mais sobretudo simbólico. Elas constituem um lugar terceiro, jogo de interações e de entrevistas, a fronteira é como um vácuo_ um símbolo_ narrativo de intercâmbios e encontros”. (CERTEAU, 1994, p.215)

A bordo do navio, podemos dizer que as elites locais presentes situavam-se numa zona de fronteira, entre Natal e o mundo moderno que sonhavam. Numa cidade pequena, desprovida de energia elétrica, composta ainda por apenas dois bairros, a possibilidade de chegada de navios de maior porte pelo porto, representavam a chance de entrar em contato com pessoas, produtos, idéias e valores que as elites locais sonhavam em consumir. As obras de melhoramento do porto tornariam esta espacialidade capaz de transportar, não só no sentido físico, mais no sentido simbólico, imaginativo, estas elites a experiências há muito desejadas. O porto de Natal seria para as elites locais, a fronteira entre o velho e o novo, o antigo e colonial e o moderno republicano. Dentro da nova cena urbana natalense que se tentava construir, pelos grupos dirigentes locais, , o porto adquiriria uma papel importante, sendo a primeira impressão daqueles que chegam a Natal, e que vislumbrariam a nova paisagem citadina.

Segundo o historiador Allain Corbin, o porto na modernidade passa ser investido de novos sentidos. Até o século XVIII na cultura ocidental, fora as cidades italianas de Gênova e Veneza, que desde que desde o século XIII têm no comércio marítimo o sentido de sua existência, ou a península ibérica com as navegações dos séculos XV e XVI, esta espacialidade era desvalorizada, devido ao sentimento de medo e repulsa ao mar, originário em grande medida das interpretações da bíblia, que difundiam o mar como lugar de habitação de monstros, como parte originária do caos existe antes da criação da terra, distanciando os viajantes da praia e do porto. Com o desenvolvimento da ciência da Oceanografia, aliado as mudanças no discurso médico, que passava a destacar a importância do mar no tratamento de muitas doenças, a visita ao porto passa ser valorizada a espacialidade portuária no século XIX vai se tornando um ponto de encontro de pessoas dos mais variados lugares, um importante espaço de sociabilidade, de modo que “os atores de guias turísticos o integram ao itinerário que prescrevem”, sendo ele a porta de entrada da cidade, a primeira impressão da visita a ela pelos seus viajantes. (CORBIN, 1989, p.210)

Neste sentido, além de propiciar a chegada de navios de maior porte, buscando inserir Natal no mercado mundial, as obras destinadas a reformar o porto o dotavam de uma função pedagógica, incorporando no espaço urbano natalense códigos e práticas tidos como modernos. Por isso, seria necessário uma série de medidas adotadas pelo Estado, para organizar o porto para esta exposição ao mundo. Nesse ponto, um exemplo dessas medidas foi o projeto de construção, em 1908, de avenida para o porto, idealizado pelo ex-governador, senador e líder da oligarquia de base familiar dos Albuquerque Maranhão, Pedro Velho.

Nesse projeto podemos perceber como a arquitetura pensada para a zona portuária deveria expressar e estimular novas sensibilidades em relação ao porto e a própria cidade. Segundo o referido periódico,

Pelo só enunciado desse projecto vê-se quão melhor ficaria o aspecto da cidade aos olhos curiosos dos visitantes por via marítima a realização

dessa obra que de perto consulta as necessidades de nossa futura capital. De facto; uma lingueta servida por um caes regular de atracção, em todo o comprimento do trecho indicado, guarnecida por armazens de fachadas construidas com um certo gosto de architectura, olhando para a extensão tranquila e bellissima do nosso vasto ancoradouro, daria aos hospedes da cidade uma impressão de vida e de progresso em contraste verdadeiramente chocante com a desoladora impressão de abandono e mau gosto que actualmente fere a retina dos que do rio observam, do tombadilho dos navios que cruzam nossa barra, a casaria mal amanhada e mal disposta que se agglomera com os fundos para a entrada, numa attitude pouco digna e mal asseada de impassivel impudor (MELHORAMENTOS DA CIDADE. *A República*, Natal, 12 de fevereiro de 1908. p.1)

A avenida do porto expressaria o desejo de intervir no espaço urbano, alterando sua paisagem, adequando as edificações aos padrões do que era considerado com o urbanismo moderno na época, com a preocupação com a estética da cidade, o chamado ‘embelezamento’. A avenida poderia materializar o desejo dos grupos dirigentes locais de integrar o porto de fato a cidade, de modo que este figurasse com um ponto focal central dentro de uma nova paisagem cidadina exposta aos viajantes..

O projeto não chegou a ser concretizado, no entanto, as expectativas construídas em relação ao porto nesse período foram suficientes para que tal espacialidade aparecesse dentro do esforço intelectual de alguns autores natalenses de uma cartografia sentimental da urbe, oferecendo maneiras de percorrer essa cidade, tanto para os de fora, como para os nativos que trafegavam em suas ruas.

O porto desejado para a cidade desejada

Em 1909, Manoel Dantas, um dos principais intelectuais natalenses no começo do século XX, publica a conferencia *Natal daqui a cinquenta anos*. Nela, um exercício de imaginação para seus leitores, o de pensar em uma Natal do futuro, uma “Natal daqui a cinquenta anos.” Uma “capital dos sonhos”, com muitos dos melhoramentos materiais idealizados pelas elites locais natalenses. O autor nos oferece, portanto, uma viagem por essa cidade do futuro, de modo que seu leitor

consiga identificar os pontos desse espaço citadino em sua nova configuração. Nesse aspecto, o narrador procura construir uma sensação de familiaridade do leitor com esses pontos, partindo do pressuposto que todos aqueles que estão lendo esse exercício de imaginação, conhecem bem a cidade e irão conseguir visualizar os velhos espaços dessa Natal com algumas mudanças. Sua narrativa começa, portanto, no embarque na capital.

Nesse mesmo dia, no vasto porto que se construirá anos antes adiante dos arrecifes, por meio de dois molhes gigantescos, partindo, um, da ponta do morcego, outro da ponta do Genipabu, como dois braços enormes querendo apertar num amplexo hercúleo as ondas revoltas do mal alto, o transatlântico Cidade do Natal, palácio flutuante de 40.000 toneladas, lançou ferro, despejando no cais, ruas e parques milhares de passageiros que vão encher o trem transcontinental na torna-viagem, recebendo os milhares de passageiros que acabaram de fazer a travessia sensacional. (DANTAS, 1909, p.8)

O porto, a grande promessa do regime republicano, o espaço que reunia tantas expectativas por partes do poder público, o mesmo porto alvo de reclamações por suas temerosas limitações, aparecia como o porto enfim esperado, o porto de uma cidade cosmopolita. Porto capaz de abrigar em seu ancoradouro um “palácio flutuante de 40.000 toneladas”, cenário de circulação de pessoas oriundas de vários centros urbanos nacionais e internacionais. Importante lembrar, nesse aspecto, das várias reclamações mediante essa impossibilidade do porto de receber navios de maior porte. O risco de choque com algum dos recifes espalhados no litoral, levava diversas embarcações a aportarem ainda em alto-mar, exigindo a presença de pequenos escaleres para transportar pessoas e mercadorias. Diante desses motivos, as grandes companhias de navegação, como a Lloyd Brasileiro, preferiam não integrar Natal ao seu itinerário de viagens. Por isso a expectativa e a comoção com a chegada do primeiro pacote dessa companhia em 1902. (VAPORES do Lloyd. A República, Natal, 22 de abr. de 1902.) Manoel Dantas, portando mobiliza em sua conferência todo esse imaginário da população em torno da expectativa da chegada de grandes navios em seu porto, apresentando a embarcação dos sonhos, o “transatlântico cidade de Natal”.

É interessante notar como esse porto, presente na escrita de Manoel Dantas, é provido de vários dos melhoramentos requeridos pelos administradores norte-rio-grandenses, e tão difíceis de serem efetivados. Além do arrasamento dos recifes, permitindo a entrada de navios de maior calado no porto, a ligação com outra via de comunicação, neste caso, a estrada de ferro, aparecia como outro desejo enfim obtido. A tentativa de integrar as principais vias de comunicação da cidade, era um desejo antigo, que remontava ao século anterior. Os “caminhos de ferro”, abertos a partir da década de 1870, em vez de estarem interligados aos “caminhos de água”, pelo contrário, estavam em constante processo de concorrência, como nos lembra o historiador Wagner do Nascimento (RODRIGUES, 2006, p. 113).

O desejo de implementar os caminhos de ferro, pelos grupos dirigentes locais norte-rio-grandenses, haviam suplantado os investimentos direcionados a área portuária da capital. As obras das estradas de ferro foram pensadas para concorrer com o transporte realizado pelos portos, e não para estarem interligados, tal como nos grandes centros urbanos mundiais. Segundo o autor, um dos motivos para explicar essa concorrência seriam os interesses dos comerciantes locais com as obras das estradas de ferro, que haviam gerado uma forte especulação imobiliária, em razão dos terrenos a serem desapropriados. Já no começo do século XX, essa lógica referente à gestão dos meios de transporte mudaria. As obras de melhoramento do porto de Natal passariam a ser pensadas para estar integradas as obras da estrada de ferro central do Rio Grande do Norte. “Os caminhos de água”, que no século XIX eram vistos pelos grupos dirigentes locais como concorrentes aos “caminhos de ferro” passariam a ser articulados pelos administradores locais. Essa percepção sobre a integração dessas vias fazia parte de um momento no país, onde o Governo Federal buscava aproximar as capitais portuárias do interior. O fenômeno da seca, agravado em 1904, havia fomentado essa preocupação do Governo Federal em aproximar as capitais litorâneas do interior, facilitando o transporte dos socorros pedidos em relação aos flagelados da seca. (RODRIGUES, 2006, p. 116).

Nessa Natal do futuro, a estrutura do porto estaria de acordo com as exigências do mercado capitalista, com uma configuração capaz de receber grandes navios, promover o escoamento da produção, inclusive com o auxílio de outras vias de comunicação, como a estrada de ferro, além de apresentar outro aspecto fundamental para construir essa primeira impressão na cidade: o porto também era um espaço de encontro de pessoas, de socialização.

Avançando em sua narração, Dantas aponta para a multidão que se encontrava reunida no porto. Pessoas de várias nacionalidades, permitindo o contato com culturas e experiências diferentes, comprando produtos dos grandes centros capitalistas em lojas luxuosas presentes próximas a região portuária.

O bairro das dunas, cingido graciosamente pela avenida beira-mar, concentra a atividade do porto e formigueja de uma população cosmopolita; marinheiros, caixeiros viajantes, agentes de negócio, bufarinheiros, vagabundos, operários, gentes de todas as raças. Docas, armazéns de depósitos, estaleiros, cais providos de guindastes elétricos, restaurantes, cafés-concerto, vares, bazares, dão-lhe o aspecto de pandemônio onde se ostentassem os esplendores e as misérias da civilização. (DANTAS, 1909, p. 10)

A região portuária estaria integrada de tal forma ao tecido urbano, que receberia à alcunha de bairro, “bairro das dunas.” Espaço marcado pelo movimento, agitação, incapaz de deixar o viajante e o transeunte menos atento em um estado de sonolência. O porto enquanto uma sala de espera, deveria apresentar todos os signos identificáveis da modernidade, inclusive até suas próprias contradições. Um exemplo disso é a aparição da figura da multidão, tão presente na literatura urbana do século XIX, como nas obras de Baudelaire.. Multidão essa identificada ao cosmopolitismo enquanto valor, mais também ao problema da solidão e do consumismo desenfreado próprio da ordem burguesa capitalista. (SHORSKE, 2000, p. 20) Às lojas e restaurantes oferecendo aos consumidores os produtos típicos desse mundo moderno e civilizado, criavam um ambiente fútil, cheio de vícios, proporcionando essas “misérias da civilização” referenciadas por Dantas.

O porto deveria ser um espelho dessa modernidade tão sonhada pelas camadas mais abastadas natalenses, modernidade que deveria se manifestar mesmo em suas contradições, em seus pontos considerados por vezes como negativos por seus críticos. Essa maneira de percorrer a cidade, proposta por Dantas, dizia mais sobre a Natal do seu tempo do que propriamente a capital do futuro, como nos lembra Giovana Paiva. (PAIVA, 2006, p.210) O mapa construído pelas penas de Dantas, apresentava ao leitor à Cidade desejada, onde o porto desempenharia um papel fundamental.

O porto na escrita de Dantas, aparece como um espaço integrada ao tecido urbano, ponto obrigatório para qualquer itinerário de viagem na cidade. Porto-fronteira, que conecta por meio dos navios, das pessoas, das mercadorias que circulam em sua região, parte dos natalenses ao além-mar tão sonhado desde o final do século XIX pelas elites locais natalenses. Porto não mais identificado ao atraso, ao domínio das águas. As referências ao porto, vindas ou de viajantes ou de intelectuais da terra, durante o período oitocentista, marcavam a espacialidade portuária como um domínio fora da cidade, um ponto rápido de contato. A noção de porto presente no discurso de Dantas e outros intelectuais de sua época, pressupõe uma estrutura para a região portuária que atenda as exigências do mercado capitalista, estabelecendo uma integração mais harmônica ao espaço urbano, demandando uma complexa rede de espaços, que vão desde o cais, aos armazéns, equipamentos e lojas. (MONIÉ; VASCONCELOS, 2014, p.5) O porto, portanto, deveria representar as manifestações da modernidade em solo potiguar, cumprindo seu papel de guiar os viajantes pela nova cidade, ao mesmo tempo que ensinando aos que já moravam nela, quais os símbolos, códigos e práticas necessárias viver em uma Natal moderna.

Conclusão

Entre as várias ações promovidas pelo poder público no espaço urbano natalense, no começo do século XX, certamente as obras do porto merecem destaque. Ainda que as obras não tenham tido sua conclusão nesta primeira década, pois um longo caminho ainda estava por ser trilhado para conclusão dos melhoramentos desse espaço, que resultaria em seu termino apenas em 1932, sem dúvida o porto de Natal fora um dos espaços que mais reuniu expectativas, tanto por parte dos grupos dirigentes locais, como por uma seleta parte da população natalense.

Falar do porto nesse momento, significaria, nas penas dos principais intelectuais natalenses que se dedicavam a observar a cidade e ao esforço de a cartografar, um espaço de projeção de sentimentos e expectativas diversos em relação ao futuro da capital norte-rio-grandense. Por isso, vimos uma mudança no olhar sobre essa espacialidade, verificada nas várias narrativas produzidas sobre a cidade por aqueles que usavam a escrita como instrumento de intervenção na cidade num momento onde a capital passava por grandes transformações físicas e simbólicas.

Durante o século XIX, o porto esteve geralmente associado aos problemas que limitavam Natal e por conseguinte o Estado, portando, a palavra porto acompanharia diretamente palavras como atraso, estagnação, sono, passado. Sobre a égide do governo republicano, o porto ganharia um novo sentido no discurso dos principais intelectuais citadinos, tornando-se um ponto crucial dentro do novo itinerário de viagem proposta por estes aos seus leitores. A viagem pela nova Natal começaria no porto, sua “sala de espera”, primeira impressão para os viajantes que desembarcassem em terras potiguares.

Tal mudança de direção deve-se certamente ao papel desempenhado pelo porto dentro dos desejos construídos em relação ao que deveria ser uma cidade

moderna para os grupos dirigentes locais. Dentro das transformações vivenciadas pela capital nesse período, destinadas a instituir feições modernas, o porto aparecia como um espaço fundamental dentro dessa paisagem moderna, necessário tanto pelas exigências do mercado capitalista, como pela exigências de uma sociedade que buscar expor sua cidade ao mundo e que precisava fornecer uma primeira impressão diferente aos seus viajantes.

Na narrativa de Manoel Dantas, uma das formas de percorrer a cidade, escolhida para ser problematizada nesse artigo, podemos visualizar esse papel estratégico do porto na Natal do futuro que dizia muito mais sobre a Natal que se buscava naquele presente. O porto era o espelho da modernidade e duas elites, que sonhavam em transformar aquela região em uma fronteira entre pequena capital e as experiências sociais, econômicas e culturais desenvolvidas nos grandes centros urbanos nacionais e internacionais.

Fontes

A CIDADE DE NATAL. **A República**, Natal, 27 ago.1906, p.1.

A REPUBLICA, **Coisas da terra**, Natal, 16 nov. 1908.

DANTAS, Manoel. **Crônica geográfica**. *A República*, Natal, 21 de jan. de 1904.

DANTAS, Manoel. Natal d´aqui ha cincoenta annos: **segunda conferencia realizada no Salão de Honra do Palácio do Governo em 21 de março de 1909**. Natal: Flor do Sal, 2009 (fac-similar da primeira edição lançada pela Imprensa Official, em 1909.p.8.

MELHORAMENTOS DA CIDADE. **A República**, Natal, 12 de fevereiro de 1908. P.1.

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

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

VAPORES do Lloyd. **A República**, Natal, 22 de abr. de 1902.

Referências

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

ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar. Escrevendo e cartografando a cidade do Recife na passagem para o século XX, **Cahiers des Amériques latines** [Online], 48-49 | 2005, posto online no dia 15 Agosto 2017. Consultado em 11 de março de 2020. Disponível em URL : <http://cal.revues.org/7956> ; DOI : 10.4000/cal.7956.

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

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano.** I. Petrópolis: Vozes, 1994, p.210.

CORBIN, Alain. **Território do vazio: a praia no imaginário ocidental.** São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 210.

COSTA, Angela Marques da. SCHWARCZ, Lilia Moritz. **Virando Séculos 1890-1914: No tempo das certezas.** São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

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

MORETTI Franco. **Atlas do romance europeu, 1800-1900.** São Paulo: Boitempo, 2003.

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

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como Missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República.** 2ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

SAID, Edward. **Cultura e Imperialismo**. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

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