

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

**O TRABALHO DOS RETIRANTES NAS OBRAS PÚBLICAS
DE NATAL (1900 – 1905)**

JARDEL ALVES DE SOUZA

Natal/RN
2001. 2

JARDEL ALVES DE SOUZA

**O TRABALHO DOS RETIRANTES NAS OBRAS PÚBLICAS
DE NATAL (1900 - 1905)**

*Monografia apresentada à disciplina
Pesquisa Histórica II, ministrada pela
Professora Denise Mattos Monteiro, do
Curso de História da Universidade
Federal do Rio Grande do Norte, sob a
orientação da Professor Raimundo Arrais.*

Natal/RN
2001

*A todos os docentes e discentes que
contribuíram de forma direta ou indireta para a
minha formação acadêmica.*

AGRADECIMENTOS

A Deus pela força e iluminação.

Aos meus pais, pelo intensivo apoio que me deram ao longo da longo da minha vida.

Sinceros e eternos agradecimentos ao professor Raimundo Arrais, por sua orientação na formação do presente trabalho.

A professora Francisca Aurinete Girão Barreto da Silva, corretora das normas técnicas desse trabalho.

Aos demais professores e amigos que de uma maneira geral me ajudaram no trajeto do presente trabalho, minha profunda gratidão.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	01
2. NATAL ANTES DE 1900.....	03
3. AS REFORMAS URBANAS.....	12
4. USO DA MÃO-DE-OBRA NAS OBRAS PÚBLICAS DE NATAL (1900 -1905)	21
5. CONCLUSÃO	31
6. FONTES E BIBLIOGRAFIAS	33

INTRODUÇÃO

Até meados do século XIX, a população brasileira ainda se concentrava praticamente nas primeiras áreas do povoamento brasileiro. Esta situação, segundo EGDAR CARONE, deve-se ao açúcar e ao pastoreio no nordeste, às bandeiras e à mineração no leste, e as razões administrativas portuguesas ¹. Entre o final do século XIX e o início do século XX, esta situação muda: novas regiões surgem a partir de atividades agrárias promissoras transferindo a dinâmica da economia do país para os cafezais do sul e os seringais do norte.

O Brasil, inserindo-se no contexto do capitalismo internacional como região agro-exportadora ², recebe grande influência das transformações que o mundo capitalista vinha passando desde meados do século XIX, experimentando um "amplo processo de desestabilização e reajustamento social", que se acentua com o advento republicano ³. A partir daí a penetração intensa do capital estrangeiro, junto a idéias de progresso assimiladas pelas camadas urbanas, resulta em várias transformações nos espaços urbanos das cidades.

As elites urbanas brasileiras durante o período inicial da Primeira República, buscam incansavelmente modernizar o país, removendo-o dos traços dos períodos colonial e imperial. Assim iniciam-se uma série reformas urbanas, principalmente na Capital Federal, a cidade o Rio de Janeiro: reformas baseadas nos novos estilos arquitetônicos europeus, fazendo do Rio a cidade modelo para as outras capitais do país, que se esforçam para imitar o progresso da Capital Federal.

A cidade do Natal também passa por inúmeras transformações nesta época.

De acordo com a análise de alguns estudiosos sobre o processo de modernização da cidade do Natal, como CASCUDO e TAVARES DE LYRA (que foi governador do Rio Grande do Norte entre 1904 - 1906), as reformas eram de extrema necessidade para o estado e sua capital. Todavia, fontes

¹ CARONE, Edgar. A República Velha (Instituições e Classes Sociais), p. 9

² SINGER, Paul. In: FAUSTO, Boris (Dir.). HGCB, v.1, pt.3, p. 349

como o Jornal Diário do Natal, divergem desses pontos de vista, apontando para um verdadeiro descaso por parte do governo para com a situação social do Rio Grande do Norte, sobretudo a cidade do Natal.

O presente trabalho tem como objetivo responder a algumas indagações acerca do processo de modernização da cidade do Natal entre 1900 - 1904. Onde e por que foram realizadas essas obras, com que recursos elas foram executadas, e principalmente, identificar que mão-de-obra foi utilizada nas obras públicas na cidade do Natal.

Em 1904, eclodiu no Rio Grande do Norte uma grande seca, resultando em sérios problemas para o estado e principalmente para a capital, onde aglomeraram-se centenas de retirantes em busca de melhores condições de vida, fugindo da morte. Um grande número de obras públicas é realizada. Entre 1900 e 1905, a cidade teve seus aspectos urbanísticos bastante modificados, calçamentos, iluminação pública, reformas no porto, tendo construídas e ajardinadas praças, ruas e avenidas.

Este estudo procura dar uma pequena contribuição ao tema da evolução urbana que a cidade do Natal entre 1900 e 1905 sofreu, levando em conta o custo social dessa evolução.

Para tanto, recorreu-se aos trabalhos de historiadores, locais e nacionais e a fontes como o Jornal DIÁRIO DO NATAL e a mensagens governamentais.

NATAL ANTES DE 1900

Do final do século XIX até o início do século XX, o Rio Grande do Norte abrigava uma população estimada em aproximadamente 274.317 habitantes¹, grande parte dela em localidades interioranas, algumas muito pobres, sobrevivendo em condições extremamente precárias. Suas dificuldades aumentavam nos períodos de estiagem, uma vez que para prover seu sustento dependia de forma direta da terra.

A classe média da capital resumia-se a pequenos comerciantes e funcionários públicos, apareciam os primeiros passos da formação da classe trabalhadora e suas formas de organização. A mais importante destas formas de organização, foi a formação da "Liga Artístico-operário Norte-rio-grandese, ela fazia "reivindicações relativas às condições de vida e trabalho" ². Compondo a cúpula do quando social do estado, estava a burguesia agro-comercial, moldada de acordo com os padrões vigentes no resto do país, aspirando mudanças, inovações, buscando transformar o Rio Grande do Norte em um estado moderno, expressando a ideologia do progresso intrínseca aos ideais republicanos.

Estas idéias progresso e modernização tornaram-se mais expressivas após a instalação do regime republicano no estado, uma realização de um membro da burguesia agro-comercial, Pedro Velho que, tomando ciência da Proclamação da República no dia 15, escreveu e mandou distribuir a seguinte nota:

"Brasileiros!
Está proclamada a República povo, exército e armada, na mais patriótica e sublime confraternização, sacodem o jugo vergonhoso do Império e firmam os seus foros de cidadãos. Purificou-se, enfim, o continente novo! (...)
Viva a República! (...)
Viva a Pátria Brasileira!
Viva o povo norte-rio-grandense!
Viva o governo provisório.³

O momento político-administrativo vivido pelo Rio Grande do Norte, tal qual o resto do país no início da Primeira República, foi bastante conturbado:

¹ MARIZ, Marlene da Silva; SUASSUNA, Luís Eduardo B. História do Rio Grande do Norte, Império e República (1822-1934), p. 106

² MONTEIRO, Denise Mattos. Introdução à História do Rio Grande do Norte, p. 185

³ CASCUDO Apud SOUZA. Abolição e Oligarquia. Diário do Rio Grande do Norte, Fascículo 4, p. 98

indefinições, confrontos entre as facções existentes em meio ao processo de instauração do novo regime, dificultavam a consolidação da estrutura que se queria adotar.

Contudo, em meio aos distúrbios de ordens social, político e administrativo do início do novo regime, progressos para o estado começam a surgir. A educação e a saúde públicas tiveram um considerável desenvolvimento no regime republicano. Logo no início da Primeira República, a saúde pública foi regulamentada, criando-se no estado a "Inspetoria de Higiene Pública", através da Lei nº 14, de 11 de junho de 1892 ⁴.

Quanto à educação o estado contava com os seguintes estabelecimentos: "21 grupos escolares; 31 escolas reunidas; 128 escolas rústicas; 36 escolas rudimentares para adultos; 66 escolas subvencionadas; 2 escolas primárias federais; 6 escolas profissionais; 59 escolas primárias municipais e 181 escolas primárias não-subvencionadas, além do Atheneu Norte-rio-grandense e duas escolas normais, em Natal e Mossoró ⁵.

Meios de comunicação e meios de transporte também foram setores que sofreram grandes modificações durante a Primeira República no Rio Grande do Norte. Os correios e os telégrafos merecem destaque: já em 1829 foram oficializados os serviços postais ⁶, espalhando-se no início do século XX pelo interior potiguar.

Os telégrafos chegaram ao Rio Grande do Norte por volta de 1870 – 80. Estações telefônicas também foram instaladas no estado durante a Primeira República, promovendo uma "certa facilidade" de comunicação entre alguns municípios ⁷. É válido salientar que nesta época, Natal já contava com a estação de rádio da Marinha, ligando a cidade a outros estados. Desta maneira, a cidade do Natal participava, simultaneamente com outros estados, de informações e modificações que a modernização expandia para o mundo.

A economia potiguar estava extremamente voltada para o setor primário, tendo como principais produtos o algodão, o açúcar, o sal e a cera de Carnaúba.

⁴ SOUZA, Itamar de. A República Velha do Rio Grande do Norte (1889 – 1930), p. 69

⁵ Idib. p. 71

⁶ CASCUDO, Luís da Câmara. Op. cit, p. 338

Este último produto porém, tinha uma menor importância. Estes produtos eram a base de sustentação econômica do Rio Grande do Norte republicano.

Após a proclamação da República, o Rio Grande do Norte teve um maior desenvolvimento comercial com o exterior. Até então as relações com o estrangeiro eram feitas mais por intermédio de Pernambuco.⁸

De uma forma geral, o advento republicano trouxe para o estado um considerável desenvolvimento no que diz respeito à economia, meios de transportes e de comunicação e na grande quantidade de obras públicas realizadas, principalmente na capital.

Antes de ser proclamada a república, Natal, capital da província do Rio Grande, era uma cidade que caracterizava-se por edificações compostas por materiais naturais oriundos da região, extraídos dos arredores da cidade. As paredes eram de taipa; as coberturas de Palma, junco e capim; ranchos de palha e ruas de areia; sua ocupação ocorrera de forma extremamente desordenada⁹.

Ainda na primeira metade do século XIX, o poder público começou a estabelecer normas para melhorar a infra-estrutura existente na cidade. Em um primeiro momento, a câmara municipal proibiu a construção de edifícios e habitações com os materiais até então utilizados. A partir do momento que esta proibição foi posta em prática, foram iniciados investimentos públicos objetivando melhoramentos para a cidade. Entre 1840 e 1855, tem-se registros de várias obras urbanas executadas com este propósito¹⁰. O governo mandou construir hospitais e cemitérios, instituição que Natal desconhecia até 1855: os cadáveres eram enterrados dentro ou ao redor das igrejas¹¹.

Ainda por volta de 1850, além de algumas medidas saneadoras, Natal contou com obras destinadas a melhoramentos no campo educacional, como a construção do Atheneu Norte-rio-grandense. Porém, a situação educacional do estado ainda era muito deficitária.

⁷ SOUZA, Itamar de. Migrações para Natal, p. 19

⁸ POMBO, Rocha. História do Estado do Rio Grande do Norte, p. 489

⁹ OLIVEIRA, Giovana Paiva de. De cidade a Cidade, p.26

¹⁰ Ibid. p. 27

¹¹ CASCUDO, Luís da Câmara. História da cidade do Natal, p. 263

O transporte urbano em Natal estava restrito a cavalos e burros. Tendo em vista a pequena área urbana da cidade, eram suficientes para atender às necessidades da população. Contudo, foram introduzidos carros movidos a vapor ou a tração animal, que passavam a ter o direito de explorar serviços, como empresas de carros de aluguel. Porém quando a Intendência Municipal aprovou um outro decreto (6 de novembro de 1890), que permitia a instalação de linhas de bonde em Natal ¹², estes carros de aluguel quase perderam a serventia.

Uma vez instalado um novo regime, grupos de elites locais começaram um movimento com o propósito de modificar a realidade urbana de Natal, dando-lhe uma dinâmica social e econômica. Estas elites pertenciam à burguesia agro-comercial. Desejavam parecer “moderno”, e queriam firmar a exportação do sal e do açúcar (seus principais produtos), com o exterior. Com este sentido foram iniciadas obras de higienização e remodelação da cidade.

No decorrer do período inicial do regime republicano, muitas obras de melhoramentos urbanos passam a ser realizadas na cidade do Natal. A cidade crescia, e junto ao seu desenvolvimento, imigrantes oriundos de várias localidades do interior do estado, buscavam nela melhores condições de vida, duplicando desta forma, a população de Natal entre 1890 e 1920.

Em 1904, período que inicia o governo do Augusto Tavares de Lyra, o crescimento demográfico da cidade do Natal sofre um grande impacto. Uma grande seca assola o Rio Grande do Norte, trazendo drásticas conseqüências; alguns camponeses para não morrer de fome, comiam tudo o que vissem pela frente: “O povo pobre tem comido ratos, cachorros, insetos e está devorando couro de animais mortos”, relatou um cronista ¹³. Devido a seca, chega à Natal mais de 15. 000 retirantes, acarretando sérios problemas para a cidade, que até então possuía pouco mais de 16.000 habitantes, de acordo com o censo de 1900.

Segundo a declaração do governo, o estado do Rio Grande do Norte não se encontrava dotado de recursos para realizações de obras públicas, não podendo portanto solucionar o problema dos flagelados da seca. Após

¹² Ibid. p. 71

¹³ A república, 9 de Abril de 1904 Apud Medeiros Filho, João; SOUZA, Itamar de. A Seca do Nordeste: um falso problema.

solicitações estaduais, o governo federal enviou recursos com o objetivo de amenizar a situação dos flagelos. A partir daí são organizadas frentes de trabalho com o intuito de ocupar a mão-de-obra ociosa na capital. Com isto quem acabou por beneficiar-se foi a Intendência Municipal, pois recursos destinados aos flagelados foram empregados na melhoria da aparência da cidade do Natal. Muitas obras de melhoramentos da cidade que não estavam concluídas por falta de verba, desde o governo Alberto Maranhão (1900 – 1904), com o programa de obras e construção iniciado, foram concluídas, e outras são iniciadas: o teatro Alberto Maranhão, é concluído e inaugurado; introduz-se a luz de gás acetileno. O sistema de água e esgotos, bondes, calçamento de ruas, a construção de igrejas, bibliotecas públicas, escolas, mercados públicos, hospitais e cemitérios.

Contudo, estas obras ainda não eram suficientes para ocupar a mão-de-obra imigrante que estava concentrada na capital, a partir de então novas medidas são tomadas. O ministério da Viação do Governo Federal ofereceu transporte gratuito para levar parte da população flagelada para os cafezais do sul e os seringais do norte, uma vez que a economia brasileira estava dinamizada nestes dois ciclos, e encontravam-se carentes de mão-de-obra.

As condições vividas pelos flagelados que se dirigiam ao norte e ao Sul do país, eram sub-humanas. Alguns retirantes eram embarcados sob pressão policial, sem a menor piedade, como afirma Itamar de Souza: "Aconteceu caso de o marido ser embarcado para o sul, e a esposa, ser deportada para o norte."¹⁴

A precariedade de vida dos flagelados que aqui ficavam não era muito diferente dos que partiam; homens, mulheres, crianças e velhos trabalhavam e se alojavam em péssimas condições, seus salários eram miseráveis. Devido às más condições de instalação, epidemias rodeavam estas pessoas: a epidemia de varíola que se estendeu até 1905 exemplifica bem a situação dos retirantes. O governo como primeira providência, separou os doentes dos sadios, colocando-os em abrigos improvisados; armazéns, onde ficavam amontoados; ruas de

¹⁴ SOUZA, Itamar de. Op. cit. p. 234

barracões foram construídas para abrigos¹⁵. Nesta época, segundo Luís da Câmara Cascudo, morriam cerca de 20 pessoas por dia¹⁶.

Contudo, obras públicas tornaram-se constantes na cidade, edifícios repletos de beleza e grandiosidade criavam a sensação que Natal caminhava facilmente e sem maiores dificuldades para o progresso. Esta sensação se complementava com as inúmeras festas de inauguração a cada obra concluída. Boa parte da verba liberada pelo governo federal para combater os flagelados da seca (que chegavam à Natal famintos, sem nenhuma condição higiênica, sempre pedindo emprego ou esmolas, algumas vezes chegando até a praticar saques), era empregada nestas obras públicas, levando a oposição à loucura, que denunciava que o governo importava-se mais com as obras do que com as condições que circundavam os retirantes.

Ainda em 1904, o governo do estado inicia contratações de profissionais e especialistas para prestar assessoria nas obras de Natal. O Arquiteto Herculano Ramos foi um destes contratados, executando várias obras de paisagismo e edificações, dentre as quais a construção e o ajardinamento do jardim público da praça Augusto Severo, utilizando a mão-de-obra de centenas de flagelados. Herculano Ramos também deixou sua marca na construção de um palacete, situado na Avenida Junqueira Aires, que serviu de sede do congresso legislativo do estado, obra que custou para o governo cerca de 69:011\$730 contos de reis¹⁷. Tavares de Lira comentou em mensagem sobre a obra: "... era, como sabeis, um serviço inadiável, não só embelezamento da cidade como para a salubridade da capital. (...)"

Desejando o desenvolvimento urbano, várias ruas e avenidas foram sendo pavimentadas, como por exemplo a rua vigário Bartolomeu, a Avenida Rio Branco, Ulisses Caldas, entre outras obras que difundiam o ar da modernidade na cidade. Segundo Tavares de Lira, os calçamentos eram importantes para cidade para evitar deslizamentos de areia causado pelos períodos chuvosos, uma vez

¹⁵ OLIVEIRA, Giovana Paiva de. Op. cit. p. 68

¹⁶ CASCUDO, Luís da Câmara. História da Cidade do Natal, p. 213

¹⁷ SOUZA, Itamar de. Op. cit. p. 235

que a cidade fora construída sobre dunas, de forma que o calçamento tornava-se algo imprescindível¹⁸.

Outras obras que mereceram destaque na cidade do Natal no período correspondente ao governo Tavares de Lyra, foram as obras de estradas e rodagens, bem como as obras de melhoramentos do transporte marítimo (apesar das contínuas deficiências do porto, que só terá uma melhoria significativa em 1908), estas obras também contaram com contrações externas de profissionais especializados.

Natal, até 1880, era uma cidade extremamente desprovida de meios rodoviários, que viabilizassem uma melhor comunicação e escoamento de seus produtos, algo de extrema importância para o desenvolvimento da sociedade moderna. Esta situação teve suas primeiras modificações com a construção das estradas de ferro "Great Western", chegando até Nova Cruz. Em 1904, foram iniciados os trabalhos da "Central do Rio Grande do Norte", sob a supervisão do engenheiro Sampaio Correia, nela homens e mulheres fugitivos da seca trabalharam arduamente.

Quanto às estradas e rodagens, estas só passavam a existir no estado a partir do século XX, até então só havia tentativas de construções frustradas.

Só em 1921, o Dr. Eduardo Parisot, diretor do IFOCS (Inspetoria de Obras Contra as secas), veio concluir a estrada de rodagem de Natal à Macaíba.

Quanto ao transporte marítimo, o porto de Natal por muito tempo foi considerado como um obstáculo à dinamização da cidade. Em março de 1893, fora organizada a comissão de obras do porto de Natal, sob o comando do Dr. Adolfo da Costa Cunha Lima. A comissão resolveu parcialmente os problemas da construção do porto, desde o início do regime republicano.

As obras de melhoramento do porto de Natal, foram executadas de forma muito lenta, durante aproximadamente dez anos¹⁹. Durante todo o período que compreende a Primeira República, as obras do porto de Natal tiveram uma conotação bastante duvidosa: parentes e correligionários dos grupos políticos que

¹⁸ Rio Grande do Norte. Governo (LYRA, Augusto Tavares de, 1904 - 1906). Mensagem ..., p: 17

¹⁹ SOUZA, Itamar de. Op. cit. p. 21

estavam no poder, eram empregados, contribuindo para a lentidão da obra, servindo durante todo seu período de execução como instrumento de barganha eleitoreira²⁰.

Mesmo repleto de dificuldades e com más condições de funcionamento, o porto de Natal sempre foi muito movimentado. Deve-se a ele grande parte das transações comerciais do estado, tanto em nível de importações como de exportações; além do considerável número de passageiros, faziam uso dele, mesmo tendo que desembarcar em pequenos botes, para depois seguir até o cais, devido as dificuldades de atracação existentes. Ainda no primeiro governo de Alberto Maranhão, foi construído o cais da passagem (chamada porto do padre), que facilitou o embarque dos passageiros que vinham da Redinha e outras praias de Natal. Isso porém, era algo de pouca significação tendo em vista as inúmeras necessidades que o porto carecia.

Em 1905, Tavares de Lyra menciona em mensagem governamental, os reparos feitos no cais de desembarque do porto. Segundo ele, estes reparos eram de extrema urgência, uma vez que os passageiros abandonaram o porto, tendo em vista o estado que este se encontrava, deixando-o limitado a um ponto de descarga de mercadorias. Sobre esta reforma, Tavares de Lyra afirma: "Mandei reconstruí-lo inteiramente, fazendo, além de uma rampa de desembarque, um gradil de ferro que permite a quem por ali passa aproximar-se da margem do rio (...)”²¹.

As condições portuárias só vieram a ter melhoramentos mais significativos a partir das reformas de 1908. Logo de início foi desobstruída a entrada do rio, melhorando o acesso ao porto; com isto ficou mais fácil o contato direto dos comerciantes locais com os antigos fornecedores. Além da desobstrução e drenagem da entrada do rio Potengi, as reformas das instalações portuária da cidade do Natal ainda puderam contar com o aumento do atracadouro, os equipamentos de armazenagem foram substituídos, e o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, tiveram um grande melhoramento com um acesso ferroviário ao porto.

²⁰ Diário do Natal. 8 de Janeiro de 1904, p. 2427

²¹ Rio Grande do Norte. Governo (LYRA, Augusto Tavares de, 1904 - 1906). Mensagem ..., p. 17

O bairro da Ribeira, onde estava localizado o porto, com as reformas do porto, sofreu grandes mudanças na sua estrutura física. O bairro que recebia estrangeiros, comerciantes, precisava ter uma boa aparência, de acordo com as idéias de modernização e progresso em voga.

REFORMAS URBANAS

Os momentos iniciais do período republicano no Brasil foram bastante conturbados. A consolidação do novo regime foi demorada, implicando na necessidade de mudanças de ordem política, econômica, social e administrativa. As formas de organizações imperiais de nada mais serviam com a proclamação da República: assembleias provinciais foram dissolvidas, da mesma forma que câmaras municipais; governadores ~~são~~ foram nomeados para compor o quadro político do novo sistema.

A República herda do Império um significativo desequilíbrio no balanço de pagamento. Gastos elevados com importações até então eram freqüentes. Com o advento republicano torna-se objetivo principal do novo regime a modernização no país, para adaptá-lo aos novos tempos. Dessa forma, o regime republicano inicia-se repleto de despesas, conflitos e tensões políticas que juntam-se ao amplo processo de desestabilização e reajustamento social gerado pelo advento republicano¹, que para promover o desenvolvimento de atividades urbanas e industriais carecia de recursos, tendo em vista os altos custos que a modernização exigia. Expansão ferroviária, melhoria dos portos, instalação de fábricas e principalmente reformas urbanas nas maiores cidades do país, eram exemplos das exigências modernas.

O regime republicano procura criar uma nova imagem para as cidades, nascendo a partir de então um projeto engenhistas que tinha como protagonista um projeto político, que acabou por incentivar um acentuado crescimento urbano e um grande aumento da diferenciação da sociedade brasileira em classes sociais. O Rio de Janeiro, então capital federal, torna-se a primeira cidade a passar por um amplo projeto de reformas urbanas.

O Rio de Janeiro era uma cidade que tinha sua renda advinda de serviços públicos, do movimento do porto e do comércio atacadista, basicamente. Empresas quase não existiam, e a maior parte de sua população sobrevivia do artesanato, da agricultura e da criação doméstica, vendendo seus produtos pelas

¹ SEVCENKO, Nicolau. Literatura como missão, p. 25 ✓

ruas da cidade. Casas de tijolo e alvenaria eram poucas, obrigando boa parte da população a se amontoarem em favelas e cortiços. Porém, junto ao advento republicano, vem o sonho de transformar a cidade do Rio de Janeiro em uma metrópole à européia. O anseio que acompanhava o novo regime era de que a capital federal se constituísse, num modelo para todo o país; fazendo do Rio de Janeiro sede do governo, centro cultural, maior porto, maior cidade, um cartão postal para o país.

A cidade do Rio de Janeiro inicia o século XX deparando-se com expectativas bastante promissoras, intermediando os recursos da economia cafeeira e como centro político do país, a sociedade carioca viu surgir vários progressos nos setores comercial e financeiro, tornando a cidade maior centro comercial do país e polarizadora das finanças nacionais². Assim, o Rio passa a ser vista como referência, ditando não só as novas modas e comportamentos, mas valores, a forma na qual as pessoas “deviam” viver de acordo com os novos padrões modernos.

Todas as invenções tecnológicas que envolviam os meios de comunicação (telefone, telegrama sem fio, aviação, a imprensa ilustrada, o rádio e o cinema) contribuem para tornar o Rio de Janeiro vitrine para o Brasil e até mesmo estrangeiro. Contudo, a cidade do Rio de Janeiro encontrava-se alastrada por problemas que desafiavam os objetivos do regime republicano; doenças, epidemias, favelas, cortiços e aglomeração de povos nas ruas eram comuns na cidade. De acordo com o conceito internacional, o Rio de Janeiro era uma linda cidade, porém maldita: “Servia para se olhar, jamais para desembarcar”. No continente europeu comentava-se entre as boas companhias de viagem: “Transito direto para Buenos Aires sem passar pelo Brasil e pelos perigosos focos de febre amarela da cidade do Rio de Janeiro”³. Além das dificuldades enfrentadas pela cidade, havia registros de uma grande proliferação de ratos provocando surtos de peste bubônica. Assim, a modernização pretendida pelo regime republicano, compunha o cenário do Rio de Janeiro: falta de recursos nos hospitais, cortiços, favelas e epidemias, fazendo do Rio uma cidade com magnífico cenário, porém maldita pelos males que a rodeavam.

² SEVCENKO, Nicolau. Op. cit. p. 27

Em 1904, o prefeito do Rio de Janeiro, Pereira Passos preocupado em acabar com a imagem negativa da capital federal, inicia um projeto de remodelação urbana na cidade. Para atrair imigrantes e o capital estrangeiro, era de extrema necessidade sanear e modernizar o Rio. Isso representava a abertura de perspectivas de progresso para o Brasil, que “Precisava entrar definitivamente no século XX”, como afirmou Rodrigues Alves : “(...) A capital da república não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando tem fartos elementos para constituir o mais notável centro de atração de braços, de atividades e de capitais nesta parte do mundo.”⁴

Os novos planos de urbanização do Rio foram inspirados em Paris. As ruas estreitas, atravancadas e insalubres deram lugar a uma cidade com ar “moderno”, caracterizada por edifícios construídos no que havia de melhor do estilo eclético europeu. Alargar as ruas mais movimentadas, abrir novas avenidas, demolir prédios velhos e cortiços, bem como promover reformas no porto e saneamentos, faziam parte da nova meta do governo. Após estas reformas, a cidade do Rio de Janeiro é reconstituída quase que por completa, principalmente o seu centro.

Quanto às instalações portuárias do Rio de Janeiro, estas até 1904 eram obsoletas, acarretando muitas dificuldades para transações comerciais. Havia uma necessidade de se estabelecer novos vínculos com a nova economia mundial, bem como a necessidade de entrada do capital estrangeiro. Porém para isso tinham que se instalar melhoramentos no porto. O cais antigo não tinha profundidade para receber transatlânticos; as condições de atracamento eram portanto, inexistentes. Assim, junto com a remodelação e o saneamento da cidade do Rio de Janeiro, são efetuadas reformas e melhorias de equipamentos no porto.

Contudo, o custo social para que o Rio de Janeiro se tornasse a capital modelo da República Brasileira, foi muito elevado. Grandes quantidades de populares foram arbitrariamente expulsos de suas habitações, pois antes de se construir ruas e avenidas, era preciso desobstruir o centro da cidade, derrubando todas as casas e cortiços que estivessem no caminho, começava o “Bota

³ ENCICLOPÉDIA Nosso Século (1884 – 1910), p. 26

⁴Ibid. p. 40

Abaixo”⁵. Derrubando-se velhas casas, edifícios antigos e cortiços, erguendo-se belos edifícios para dar passagem ao “Progresso”, ao “Moderno”, vão para as ruas do Rio de Janeiro verdadeiros exércitos de demolidores explodindo habitações e removendo entulho.

Com todas estas reformas o Rio de Janeiro torna-se uma cidade modelo, apesar de um desenvolvimento extremamente desigual, pois até mesmo os serviços básicos de água, esgoto e coleta de lixo só atendiam às classes mais abastadas. Mudanças tão drásticas, resultam em problemas dos mais variados. Rechaçados para as favelas onde se acumulavam, os excluídos criaram as chamadas “zungas”, locais onde eram abrigadas famílias inteiras, “alinhadas uma ao lado das outras, em condições sub-humanas”⁶. Como as condições sanitárias destas pessoas eram muito precárias, surtos de doenças tornaram-se comum, porém agora mais concentrada nas zonas periféricas da cidade, gerando revoltas populares como a “Revolta da Vacina”, de 1904, expressando a opressão a qual estava submetido o povo.

Contudo, o esforço modernizador do Regime Republicano junto as elites urbanas para inserir o país no contexto dos novos termos da gestão internacional do capitalismo, foi alcançado. O Rio de Janeiro, torna-se uma cidade atrativa, o carioca se orgulhava de morar na “Cidade mais Linda do Mundo”⁷. Os estrangeiros podiam sem receio desembarcar no novo porto para percorrer na belíssima avenida do mangue. Calçamentos, belos edifícios, erigidos à moda dos Boulevards Franceses⁸, e até mesmo inovadoras técnicas publicitárias, ilustravam o ar que circundava o novo cenário da Capital Federal.

A imagem da cidade modelo, uma espécie de cartão postal da República Brasileira, que transformou o Rio de Janeiro na “Cidade Maravilhosa”, começou a despertar anseios de se fazer o mesmo em outras capitais do Brasil, inclusive do Nordeste.

A idéia de progresso e modernização inspirada nas grandes metrópoles mundiais, alastra-se pelo Brasil durante a Primeira República. A idéia vinculava-se

⁵ ENCICLOPÉDIA Nosso Século (1889 – 1910), p. 40

⁶ SEVCEKO, Nicolau (org.). História da vida privada no Brasil, p. 23

⁷ ENCICLOPÉDIA Nosso Século (1889 – 1910), p. 41

⁸ Ibid. p. 41

ao capital estrangeiro. Para que este capital entrasse no país, os grandes centros comerciais precisavam de uma "boa aparência", algo que despertasse os interesses internacionais.

Processos de urbanização, industrialização, desenvolvimento da produção nacional e das cidades, mudanças sociais e de hábitos, passaram a compor o panorama brasileiro em meio ao processo de transformações geradas pelo sistema capitalista internacional.

O capitalismo europeu e o norte-americano, desde de 1870, tinham passado à fase monopolista e imperialista. Algumas empresas conseguiram aumentar suas capacidades de produção e acumulação. Assim se formavam grandes e poderosos grupos empresariais que agiam junto a organizações bancárias, além de outras atividades, na concessão de empréstimo. Estas empresas tiveram uma considerável repercussão para os países do terceiro mundo, que se tornaram grandes importadores de parte da produção dos grandes grupos empresariais estrangeiros e inclusive do capital que estava acumulado, evitando assim uma superprodução.

Na nova Divisão Internacional do Trabalho, os países que pertenciam aos grandes centros dominantes caminhavam rumo ao desenvolvimento, dinamizando sua economia, e os países do mundo não desenvolvido, limitavam-se à produção de produtos primários. Os subdesenvolvidos despertaram o interesse dos investimentos estrangeiros, não só por estarem dentro da matéria-prima, cujo custos com a produção diminuía⁹ mas também pelo oferecimento de uma mão-de-obra barata, elevando a lucratividade internacional. Assim pode-se verificar uma verdadeira explosão de exportação de capitais estrangeiros, capitais que se destinavam principalmente a empréstimos governamentais e à implementação de uma infra-estrutura de meios de comunicação e de transporte⁹.

De acordo com a divisão internacional do trabalho, o Brasil situava-se como especialistas num produto de sobremesa, o café, e como produtor de matéria-prima extrativista, a borracha¹⁰. Como se pode observar, o Brasil não se encontrava em meio aos países que formavam o centro dinâmico da economia

⁹ SEVCENKO, Nicolau. Literatura como Missão, p. 44

¹⁰ SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional (1889 – 1930), p. 353

mundial. O que realmente ligava o Brasil ao mercado externo era a exportação destes produtos (Borracha e café, principalmente).

De uma forma geral, a situação do Brasil não era das mais influentes. Contudo, uma série de fatores contribuíram para pôr o país, aos poucos, numa posição de destaque na divisão internacional do trabalho¹¹. Os capitalistas dominantes só colocavam seus investimentos em localidades que resultassem em grandes lucros, como exemplo a economia cafeeira no Brasil. Porém não aconteceu o mesmo com outros produtos como a cana-de-açúcar e o algodão.

Analisando cada caso, pode-se afirmar que a economia cafeeira no Brasil manteve-se hegemônica durante a fase inicial da Primeira República. Pelo menos até a Primeira Guerra Mundial (quando as colônias inglesas começaram a produzir café), o capital inglês era comum no país, implementando as lavouras nacionais. As condições climáticas exigidas pelo cultivo da lavoura cafeeira, eram propícias no Brasil. O mesmo não ocorria em países de clima temperado, que eram exatamente os que estavam em processo de industrialização¹².

Um outro produto de destaque na economia brasileira durante a Primeira República, foi a borracha. A borracha a partir de meados do século XIX. Com a descoberta do processo de vulcanização da borracha por Charles Goodyear¹³, passou a ter uma importância considerável em meio ao panorama mundial. Neste período (segunda metade do século XIX), o mercado mundial apresenta favoráveis condições ao consumo da goma elástica, e o Brasil apresentava condições para atender a essa demanda. A região amazônica, que até meados do século XIX, não teve grande importância para a balança comercial do Brasil, iniciando-se o ciclo da Borracha (1880 até o início do século XX), este quadro muda. Os seringais da Amazônia, classificados como da espécie "Hevea Brasiliensis", eram muito exportados principalmente para a Europa e Estados Unidos. Todos os recursos econômicos do Amazonas voltaram-se para a borracha.

¹¹ SINGER, Paul. O Brasil no contexto do Capitalismo Internacional (1889 – 1930), p. 354

¹² Ibid. p. 356

¹³ PRADO, Maria Lígia Coelho; CAPELATO, Maria H. Rolin. A borracha na economia brasileira da Primeira República, p. 288

Com o aumento da procura pela borracha, vem a necessidade de ampliação não só dos seringais, como também dos equipamentos utilizados para a extração do látex. Com estas mudanças tornou-se de extrema importância a aquisição de mão-de-obra, uma vez que a Amazônia era a região menos povoada do Brasil, e faltava força de trabalho para a exploração do produto¹⁴.

Os governos da região Amazônica começavam a divulgar as vantagens da borracha com o intuito de atrair mão-de-obra de outras regiões do Brasil. Com este propósito, subsídios foram destinados em serviços de propaganda, transportes e adiantamento em dinheiro para os interessados, em sua grande maioria fugitivos das secas do nordeste onde havia uma política local que, querendo diminuir seus problemas com os flagelados, optava por mandá-los para outras regiões.

A comercialização da borracha brasileira era feita principalmente nos portos de Belém e Manaus, cidades que com a economia da borracha em alta, e a penetração do capital especulativo estrangeiro, em especial o inglês, passaram tal qual o Rio de Janeiro, por grandes mudanças nas suas estruturas físicas, sofrendo reformas urbanas, buscando o ar moderno, do progresso.

Diferentemente do que ocorreu com o café e a borracha, outros produtos como a cana-de-açúcar e a algodão (que perdeu mercado para os EUA), não tiveram um futuro promissor durante a Primeira República. Isso deve-se segundo Singer, às "Limitações impostas ao desenvolvimento das forças produtivas geradas pelo sistema escravocrata imperante no país até 1888".

A economia açucareira, durante a Primeira República não teve condições de competir com o mercado externo. A disputa internacional era acirrada e a produção do açúcar de beterraba europeu junto as taxas alfandegárias diferenciais, fez com que os grandes grupos empresariais locais estimulassem uma produção açucareira ligada quase que por completo ao mercado interno.

Algumas capitais nordestinas tiveram durante longo período sua economia vinculada ao açúcar, como Recife.

¹⁴ PRADO, Maria Lígia Coelho; CADELATO, Maria H. Rolin. A borracha na economia brasileira da Primeira República, p. 289

Os grupos urbanos de Pernambuco, mais especificamente de Recife, foram responsáveis por várias transformações de ordem social, bem como modificações constantes na estrutura física da cidade. Durante a Primeira República, o modo de vida e a aquisição de novos costumes que chegaram a Capital Federal, agora eram inerentes a Recife.

Ainda na segunda metade do século XIX, bem como no resto do país, o capital europeu foi aplicado no Recife, onde vários investimentos foram destinados às obras públicas.¹⁵

A cidade do Recife passou nesta época por várias transformações: equipamentos modernos são introduzidos, água canalizada, é construída a estrada de ferro Recife – São Francisco, serviços de telégrafo e serviços telefônicos, são alguns exemplos desses investimentos. Dentre os melhoramentos desejados pelos grupos urbanos de Recife, estavam as remodelações do porto, que se tornaram alvo das solicitações das autoridades, que afirmavam: “O melhoramento do porto constitui hoje uma aspiração geral, de nacionais e estrangeiros e muito concorrerá ainda para dar maior desenvolvimento à riqueza pública do estado”.¹⁶

O Recife, durante fins do século XIX até a primeira metade do século XX, viveu grandes transformações, tanto de ordem física como nos costumes e hábitos. Junto à modernização e ao progresso, transformações sociais ocorriam; o aumento da população, a extensão das manchas de mocambos, pensões insalubres em áreas residenciais, a mendicância, menores nas ruas.¹⁷ A desordem urbana, acarretada pelo aumento da população e conseqüentemente a exclusão social, confrontavam-se com o novo cenário moderno da cidade.

O quadro que caracterizou Recife em sua fase de modernização, pode ser observado na cidade do Natal, que também efucida a forma que se tenta alcançar o progresso. As remodelações feitas em Natal, contavam com o árduo trabalho de muitos flagelados fugitivos das secas, que em busca de melhores condições

¹⁵ ZANCHET Apud Arrais. O Estado e a Cidade do Recife, p.47

¹⁶ VIANNA Apud Arrais. Recife, Culturas e Confrontos, p. 47

¹⁷ ARRAIS, Raimundo. Recife, Culturas e Confrontos, p. 43

migravam à cidade, e acabavam por se deparar com situações semelhantes às que deixaram para trás.

USO DA MÃO-DE-OBRA NAS OBRAS PÚBLICAS DE NATAL (1900 – 1905)

A busca constante de modernizar o Rio Grande do Norte, e principalmente a cidade do Natal, se fez presente durante toda a Primeira República. Uma vez instaurado o novo regime, articulado por Pedro Velho, primeiro Governador do estado e membro da burguesia agro-exportadora, podia-se notar o começo do processo de modernização no estado. O Rio Grande do Norte e a cidade do Natal passaram por várias transformações com a chegada do advento republicano. Reformas, construções introduzindo novos modelos arquitetônicos, mudanças nos quadros urbanístico e social foram perceptíveis durante a Primeira República.

A economia norte-rio-grandense, como em geral a economia no resto do país caracterizava-se pela feição agro-exportadora. O capital estrangeiro tinha interesses em financiar e comercializar os principais produtos do estado dinamizando sua economia. Para isto era necessário que o Rio Grande do Norte, e principalmente sua capital, tivessem uma boa aparência, para que os estrangeiros pudessem vê-los com “bons olhos”, sentindo-se mais seguros para deixarem aqui seus investimentos. As obras públicas passam a ser priorizadas. É a busca do embelezamento estético da capital e dos investimentos, sobretudo os melhoramentos urbanos que atraem mais recursos.

A política desenvolvimentista dos republicanos concentrou vultuosos investimentos na cidade do Natal. As obras públicas do estado, na sua grande maioria, foram realizadas na capital, tornando-a, desta maneira, um pólo de atração para as comunidades interioranas, que em períodos de crise (principalmente secas), viam na capital a solução de seus problemas. Assim, instalavam-se em Natal. Um enorme contingente, perambulando pelas ruas, mendigando, uma vez que não tinham onde ficar, ou o que fazer, formando-se um verdadeiro exército de mão-de-obra excedente e barata.

Junto à seca de 1904, problemas de ordem econômica e social afetam o estado. No entanto, as obras públicas, não podiam parar, elas significavam a concretização da idéia de progresso. Se por um lado havia centenas de flagelados vítimas da seca, necessitando de alimentos, moradia, morrendo pelas ruas, amontoando-se em galpões, barracos e disseminando doenças, por outro

lado havia a “necessidade” por parte das autoridades públicas, de trazer o progresso para a capital. Desta forma, conviviam obras suntuosas e as péssimas condições a que eram submetidas os flagelados.

Sofrendo de forma direta os problemas decorrentes da seca, o governador Tavares de Lyra inicia uma série de solicitações para que providências sejam tomadas por parte do governo federal. Só na capital estavam concentrados mais de 15.000 flagelados, na sua maioria em condições extremamente precárias¹. Enquanto isso, no Seridó, comerciantes estavam em pânico, ao verem seus estabelecimentos ameaçados de saque pelas populações famintas e desesperadas. Estes comerciantes passam a exigir do governo estadual providências rápidas². O estado encontrava-se em estado de calamidade.

Dentre as providências solicitadas pelo governador estavam os socorros diretos e transportes para outros estados. Alegando não haver no estado consignação orçamentária para serviços que utilizassem a mão-de-obra dos retirantes, ele pedia uma comissão para realizar estudos sobre a construção de açudagem e ferrovias, o que ocuparia grande parte da mão-de-obra disponível³. A partir destas solicitações, alguns recursos foram destinados ao Rio Grande do Norte, com o intuito de combater os flagelos da seca, e uma comissão de engenheiros fizeram excursão pelo interior do estado em busca de estudos que viabilizassem a construção de estradas de ferro. Os resultados destes estudos são animadores.

Com os recursos enviados pelo Governo Federal, Tavares de Lyra organizou frentes de trabalho para ocupação da mão-de-obra flagelada. Um programa de obras é iniciado. A partir de então, proliferam denúncias sobre o emprego dessas verbas, que deveriam ser utilizadas como ajuda aos flagelados. Segundo o Diário de Natal jornal da oposição cujo dirigente, Elias Souto, Coronel monarquista e opositor ao governo, os recursos estavam sendo desviados para realização de outras obras como a construção da estrada de ferro Natal – Ceará-Mirim, sob o comando do engenheiro Sampaio Correia, e as obras de conclusão da praça Augusto Severo, bem como o seu ajardinamento. Várias outras obras

¹ SOUZA, Itamar de. A República Velha do Rio Grande do Norte, p. 234

² Diário do Natal. 5 de Março de 1904, p. 2487

dessa natureza são realizadas. Calçamentos e aberturas de ruas e avenidas são alguns desses exemplos.

O governador considerava as obras de praça Augusto Severo como indispensáveis, afirmando estar aplicando bem os recursos enviados pela União, trazendo assim, melhoramentos para cidade⁴. Porém, pelo que podia-se notar as coisas não eram bem assim. Mesmo existindo dinheiro para obras públicas, festas e inauguração, a miséria se perpetuava, o inverno não chegava e o povo continuava a abandonar suas moradias. Buscando escapar da morte, dirigiam-se à capital: “continuavam a chegar diariamente nesta capital, vindo nos trens e pelas diferentes estradas do interior do estado, esses míseros conterrâneos nossos, mortos de fome a procurar remédios na capital do estado. E é possível que venham aqui morrer a nossos olhos? (...)”⁵, denunciava Elias Souto acentuando, o descaso do governador para com os flagelados.

Além da quantidade de empregados não ser o suficiente para atender aos retirantes, os salários pagos eram muito baixos, e foram ainda mais rebaixados: “Os homens que ganhavam 800 \$ passaram a ganhar 600, as mulheres ficaram reduzidas a 400 (...)”⁶. “Estes salários não davam para muito tendo em vista o alto preço dos gêneros. Tudo isto acabou por provocar movimentações de rua e muitos saques no comércio”⁷. Para se ter uma idéia do que era pago aos flagelados que trabalhavam nas obras públicas de Natal, o Diário do Natal faz uma comparação entre os preços dos gêneros alimentícios mais comumente consumidos e os salários pagos aos retirantes: “Leite fresco - garrafa 400, carne verde - kg 800, carne de sol - kg 1\$ 900, carne de charque - kg 1\$ 400, banha - kg 2\$ 000, sal - Lt 100, arroz - kg 50, café - kg 800, farinha - Lt 200, feijão mulatinho - kg 400, açúcar de usina - kg 600.”⁸

Com esse quadro, a cidade do Natal caminhava para um grande desequilíbrio social. Tentando sufocar esta situação outras medidas passaram a ser tomadas. O ministério da viação do Governo Federal ofereceu transporte

³ Rio Grande do Norte. Governo (LYRA, Augusto Tavares de, 1904 – 1906). Mensagem..., p. 15

⁴ Rio Grande do Norte. Governo (LYRA, Augusto Tavares de, 1904 – 1906). Mensagem..., p. 15

⁵ Diário do Natal. 1 Maio de 1904, N. 2,504

⁶ Diário do Natal. 7 Maio de 1904, N. 2,507

⁷ OLIVEIRA, Giovana Paiva de. De cidade a Cidade, p. 68

⁸ Diário do Natal. 30 de junho 1904, p. 2443

gratuito para os retirantes, que supostamente deveriam trabalhar nos cafezais do sul e os seringais do norte.

O café e a borracha formavam nesta época toda a dinâmica da economia brasileira, as áreas que cultivavam esses produtos estavam carentes de mão de obra. Os governadores destas regiões tentando, suprir a necessidade de mão-de-obra de uma economia promissora, começaram a divulgar as vantagens do café e da borracha, com o intuito de atrair pessoas de outras regiões do país para trabalhar nestes setores. Até viagens eram financiadas para os interessados.

O nordeste estava em crise, a economia açucareira vinha em decadência desde a segunda metade do século XVII. Sua atividade econômica retrocedia para a subsistência, resultando em um vasto reservatório de mão-de-obra rural ⁹. Além de tudo, a grande seca que vinha desestruturando o nordeste também contribuía para a ociosidade de mão-de-obra, gerando para nos estados do nordeste um grande fluxo migratório.

Assim, bem como o resto da população nordestina, grande parte da população norte-rio-grandense rumavam para o sul e para o norte do Brasil; ou em busca de melhoria de vida, ou por imposição do governo, que vendo a grande quantidade de flagelados concentrados na capital e a grande quantidade que continuavam a se dirigir para a capital, resolveu livrar-se do problema embarcando-os para outras regiões.

Nem sempre, ao chegarem em outros estados, principalmente do Norte, os imigrantes encontravam a melhoria de vida procurada. Por vezes, sequer arrumavam emprego; os que tinham menos sorte iriam viver de forma igual ou até mesmo mais precária do que estavam vivendo em sua terra natal. Alguns imigrantes que conseguiram emprego, deparavam-se com outros problemas. Passavam vários anos trabalhando simplesmente para pagar as dívidas contraídas com a viagem, que algumas vezes o governo não oferecia, ou com alimentação. Estas informações, de quando em vez, chegavam aos ouvidos do retirantes que ainda encontravam-se no estado, fazendo com que outros

⁹ CAPELATO, Maria Helena Rolin; PRADO, Maria Lígia Coelho. In; FAUSTO, Boris. (org). História Geral da Civilização Brasileira. v. 2, pt 2, R 290

recusassem partir. Contudo, os retirantes que não embarcavam voluntariamente, ou a pulso, eram obrigados a voltar para suas antigas moradias.

Tomando conhecimento das condições a que os retirantes que embarcavam para o norte estavam submetidos, durante a viagem e também quando lá chegavam, no Acre por exemplo, era comum flagelados da seca morrerem pelas ruas, a oposição ao governo denunciava: "anteontem embarcou o governador no "Alagoas" mais de 254 patrícios nosso para os campos da morte no extremo norte" ¹⁰.

O quadro abaixo divulgado pelo Diário do Natal, de 10 de março de 1904, revela a quantidade aproximada de pessoas que embarcam para o Sul e para o Norte:

No vapor "Íris" 67
 No "Maranhão" 169
 No "S. Salvador" 154
 No "Planeta" 160
 No "Brasil" 310
 No "Espírito Santo" 199
 No "Alagoas" 138
 No "Maranhão" 265
 No "Planeta" 313
 No "Brasil" 299
 No "Íris" 253 ¹¹

Para os flagelados que ficavam em Natal, mesmo estando trabalhando, a situação não era das melhores. Os socorros públicos chegavam, porém o destino era sempre o mesmo: aplicados em obras públicas para melhoramentos na capital. Trabalhando nestas obras, estavam homens, mulheres, velhos e crianças vítimas do flagelo:

"Quatro comissões organizadas pelo governo dividiam as localidades as quais trabalhavam os flagelados. Na estrada de Ferro Natal a Ceará-Mirim, trabalhavam homem e mulheres; outros flagelados trabalhavam na construção e ajardinamento da praça Augusto Severo; enquanto algumas pessoas desmatavam várias avenidas do bairro Cidade Nova (hoje, Tirol e Petrópolis), outras carregavam pedras das praias para o calçamento de ruas e avenidas" ¹².

¹⁰ Diário do Natal. 12 Março 1904, p. 2472

¹¹ Diário do Natal. 10 de Março 1904, p. 2471

¹² SOUZA, Itamar. A República Velha no Rio Grande do Norte, p. 234

Mesmo em crise constante, a calamidade alastrava-se pelas ruas de Natal. Mas o governo prosseguia na execução de grande parte dos serviços públicos. A galeria de esgoto fora aterrada e ajardinada, tornando-se a praça Augusto Severo; as ruas que contornavam a Praça estavam calçadas, bem como várias outras ruas e avenidas da capital; o Baldo, reservatório de água, passa por remodelações; a avenida Rio Branco é calçada e arborizada; o cais de desembarque é reconstruído quase que por inteiro. A cidade do Natal estava de fato se modernizando. Mesmo convivendo com a miséria por todos os lados, trens e navios não paravam de trazer materiais para as ruas, estradas e reformas de obras públicas. O dinheiro destinados ao combate dos flagelos eram aplicados nessas obras, e os serviços eram executados pelos próprios flagelados. Notícias de morte, doenças e condições de vida sub-humanas caminhavam lado a lado com grandes festas de inauguração de obra ^{luxuosas}; como exemplo a preparação por parte da colônia Norte-rio-grandense, no Rio de Janeiro, das festas de inauguração da estrada de ferro do Ceará-Mirim¹³.

Para abrir o canal do Vale do Ceará-Mirim, o governo entrega a uma comissão três contos, dinheiro que, segundo denúncias do Diário do Natal, deveria ser aplicado em socorros públicos para os flagelados¹⁴. Ainda segundo o Diário do Natal, com o dinheiro destinado aos flagelados, o governo destinou para o ajardinamento da praça Augusto Severo “350\$000, para 140 metros cúbicos de pedra” entregue ao Sr. Joaquim Lustosa e ao Sr. Antônio Pegado 1.020\$000; para o calçamento da Rua Coronel Juvino Barreto, foi entregue 350\$000 ao Sr. Antônio Polidreli¹⁵.

Em meio aos melhoramentos que circundavam a cidade do Natal, estava a aglomeração de flagelados, vivendo drásticas condições, acarretando uma grande alteração no quadro sanitário da cidade.

A forma pela qual estavam instalados os retirantes, não podia resultar em outra coisa senão doenças e epidemias. Um surto de varíola, que se estende na cidade até 1905 atinge principalmente estes retirantes. O governo do estado,

¹³ Diário do Natal. 26 Setembro de 1904, p. 2603

¹⁴ Diário do Natal. 23 Julho de 1904, p. 2560

¹⁵ Diário do Natal. 14 Setembro de 1904, p. 2595

alegando não ter finanças para estabelecer enfermarias, contratou dois homeopatas que visitavam os doentes, fornecendo remédios.

Ainda em 1900, os serviços de higiene pública e do hospital são levados a separação. O hospital da caridade, segundo Cascudo (1980), passa à administração do Dr. Pedro Soares de Amorim, contando com os seguintes compartimentos: quatro vastas e arejadas enfermarias, servidas por quatro enfermeiros e enfermeiras; prédio dispunha de boas acomodações ¹⁶. Em 3 de Julho de 1904, o Diário do Natal, mencionava o descaso do governo para com o hospital, que, repleto de retirantes doentes, não oferecia as condições mínimas para alojar os flagelados ali recolhidos. Contudo, o dinheiro público fora empregado para melhoria do "Hospital da Caridade":

"Somente por um descaso pungente pode ter nome acima o casarão que, nesta cidade, recebe pobres desvalidos!

Imundo, sem utensis, sem os mais insignificantes confortos para os míseros ali recolhidos, gasta-se naquele hospital somas avultuosas e os infelizes doentes são ali vistos estendidos no ladrilho das salas, nus, como se fossem animais nos campos ¹⁷.

Segundo o governo do estado, o Hospital da Caridade, prestava bons serviços a população, porém não compensava os "sacrifícios que exige dos cofres públicos". Todavia, as evidências mostravam que a situação de salubridade da cidade do Natal não era satisfatória.

As atividades públicas, independentemente das condições de trabalho e higiene as quais estavam submetidas os flagelos, prosseguiram, e as obras não paravam.

Nas obras de melhoramento do porto de Natal, também trabalharam grande quantidade de retirantes. Os cais de desembarque carecia urgentemente de reparos. Estava em tal estado de decomposição que já tinha sido abandonado pelos passageiros que nele embarcavam. Utilizando a mão-de-obra dos imigrantes da seca, o governo do estado reconstrói o porto de Natal quase por

¹⁶ CASCUDO, Lívio da Câmara. História da Cidade do Natal, p. 271

¹⁷ Diário do Natal. 3 de Julho de 1904, p. 2546

inteiro. Inclusive suas imediações também são modificadas: “a Praça foi arborizada, e de futuro será um agradável ponto de reunião e recreio”, mencionou Tavares de Lyra ¹⁸.

Com as reformas das instalações portuárias, o governo gastou 4:430\$000, incluindo a contratação do engenheiro Pereira Simões, responsável pelos melhoramentos do porto, e do artista Eduardo dos Anjos ¹⁹. Este dinheiro, segundo Diário do Natal, fora destinado pelo Governo Federal para combater os flagelos da seca ²⁰.

As obras do porto de Natal, bem como várias outras obras realizadas pelo governo estadual, são alvo de muitas denúncias. As reformas ao porto tiveram grande durabilidade, beneficiando parentes e aliados do governo ²¹, uma vez que grande parte dos serviços públicos eram realizados sem proceder concorrência. O arquiteto Herculano Ramos, o engenheiro Sampaio Correia, o Dr. Eduardo dos Anjos, são contratados por quantias que ninguém nunca soube ao certo ²². Obras de calçamentos também eram denunciadas, segundo o Diário do Natal. Estas tornam-se comuns nos caminhos das chácaras dos amigos e parentes do governador ²³.

Se por um lado o governo demonstrava a realização de obras, as melhorias que a cidade do Natal vinha passando no decorrer do período inicial da Primeira República, por outro a oposição elucidava como e de que forma, as obras públicas da cidade do Natal eram executadas. O governador mostrava-se satisfeito, seus planos de progresso e de modernização pareciam estar sendo realizados, os custos para tais realizações é o que parecia não importar muito.

O governo havia criado uma comissão de obras para combater os flagelos da seca. Como o flagelo continuava, as solicitações por parte do estado para mandar recursos era freqüente durante o Governo Tavares de Lyra, que mencionava em mensagem:

¹⁸ Rio Grande do Norte. Governador (LYRA, Tavares de, 1904 – 1906). Mensagem ... p. 17

¹⁹ Ibid. p. 17

²⁰ Diário do Natal. 11 de Julho de 1904, p. 2457

²¹ SOUZA, Itamar. A República Velha no Rio Grande do Norte, p. 68

²² Diário do Natal. 4 de Agosto de 1904, p. 2569

²³ Diário do Natal. 6 de Outubro de 1904, p. 2614

"(...) é positivo na parte em que diz que "a união prestará socorros ao estado que, em caso de calamidade pública, os solicitar". E não há, em relação a nós, maior calamidade do que o inominável flagelo que, durante quatro anos, pesou sobre o Rio Grande do Norte"²⁴.

Não obstante ao custo social sofrido pelos flagelados que se instalaram na capital do estado durante o início do regime Republicano, mais especificamente entre 1900 e 1905, as obras públicas realizadas nesta época, favorecidos pela mão-de-obra dos retirantes e dos socorros públicos destinados a estes; mudaram o panorama físico e cultural da cidade do Natal.

A dinâmica urbana advinda desde meados do século XIX, e instaurada junto ao advento republicano, resultava em grandes contradições sociais, a infraestrutura da cidade do Natal não suportava a quantidade de pessoas que nela se instalava fugindo das secas. As reformas públicas que eram feitas não se destinavam a uma melhoria de infra-estrutura que beneficiasse a camadas inferiores da população, não restando a estas nada mais que vender sua força de trabalho por salários insignificantes. Foi com a exploração dessa mão-de-obra barata que a modernização do espaço urbano da capital do estado do Rio Grande do Norte se concretizou.

Do ponto de vista cultural as obras que mais contribuíram para tal foi a conclusão das obras do Teatro Carlos Gomes (hoje Alberto Maranhão) e a Fundação do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte.

Várias ruas e avenidas são calçadas, a iluminação pública também passa a compor o novo quadro urbanístico da cidade, e modelos arquitetônicos novos são introduzidos como o "Palacete do Congresso".

Em 1905, Tavares Lyra menciona em mensagem governamental, reparos feitos nos cais de desembarque do porto. Estes reparos, segundo Lyra realmente tinham de ser feitos, tendo em vista os benefícios, econômicos para cidade e comodidades para os passageiros, que esta reforma traria: "Mandei reconstruí-lo inteiramente, fazendo, além de uma rampa de desembarque, um Grandil de Ferro que permite a quem por ali passar aproximar-se da margem do Rio"²⁵.

²⁴ Rio Grande do Norte. Governo (LYRA, Tavares de 1904 – 1906). Mensagem ..., p. 42

²⁵ Rio Grande do Norte. Governo (LYRA, Tavares de 1904 – 1906). Mensagem ..., p. 42

Outras obras que também merecem destaque, são as obras de arrasamento da represa do Baldo, que fazia parte de um plano sanitaria para a cidade. O Baldo era um "foco perene de moléstias miásmáticas" ²⁶.

Em todas estas obras, que trouxeram um considerável melhoramento para a cidade do Natal, a participação da mão-de-obra imigrante foi decisiva. Apesar das más condições de trabalho, os flagelados calçaram ruas, carregavam pedras das praias para estes calçamentos, fizeram aterros. Frentes de trabalho para desmatamento para construção de estradas foram organizadas e mais uma vez mão-de-obra imigrante foi utilizada. Assim, em quase todas ^{as} localidades da capital, os trabalhos realizado pelos retirantes podiam ser vistos.

As elites republicanas precisavam melhorar o estado e sua capital. Porém faltavam-lhes recursos. Desta forma, a prática comum era usar a mão-de-obra disponível na capital, aplicando os recursos que se destinavam aos flagelados em obras públicas para o progresso e o melhoramento da capital.

²⁶ CASCUDO, Luís da Câmara. História da Cidade do Natal, p. 213

CONCLUSÃO

O presente trabalho procurou estudar o uso da mão-de-obra imigrante nas obras públicas de Natal em meio ao processo de modernização da cidade durante o período inicial do regime republicano (1900 - 1905).

Levando em conta os problemas que afetam os menos favorecidos no decorrer desse processo, a forma na qual os governantes locais lidavam com isso, e sobretudo, as manobras que o governo estadual articulou para utilizar como mão-de-obra os flagelados da seca nas obras públicas da capital.

A seca no nordeste, apesar de ser um problema climático, não estava (nem está) desvinculada de questões econômicas, políticas e sociais. Desde o início da colonização dos país, relatos apontavam para as dificuldades enfrentadas pelos nordestinos nos períodos de estiagem, dentre problemas, a imigração está entre os piores, visto que se torna um fator preponderante para levar as cidades as quais se dirigem os retirantes, ao caos social. Estas cidades ficam superlotadas, sem condições de dar abrigo, emprego ou condições sanitárias adequadas aos retirantes; as providências tomadas pelas autoridades, nem sempre eram coniventes ao problema.

A cidade do Natal durante o período inicial da Primeira Republica, caracteriza bem este quadro. O governo estadual republicano, preocupava-se muito mais com o progresso e a modernização da capital, do que com a situação a que estavam submetidos os flagelados. Assim, concomitantemente a obras suntuosas muitas delas até desnecessária, eram realizadas a todo custo, e os flagelados acabavam por compor a mão-de-obra disponível e barata para a realização dessas obras, quando não se tornavam indesejáveis e eram transferidos para outras regiões do país.

Podemos concluir que o Rio Grande do Norte e a cidade do Natal, tiveram realmente um considerável desenvolvimento entre 1900 e 1905, nesta época os projetos de evolução urbanística que nasceram junto ao advento republicano, começam a dar seus primeiros passos, sobretudo na capital. Todavia, o custo social para a implementação destes projetos foi muito alto, além das denúncias

que os envolviam, como a má utilização dos socorros públicos destinados aos flagelados, tinha-se a grande quantidade de retirantes sofrendo drásticas conseqüências para que a capital chegasse ao progresso desejado pelas elites urbanas. Quanto aos flagelados, sobravam-para estes a fome, a miséria, doenças e a obrigação de venderem suas forças de trabalho a todo e qualquer preço.

FONTES E BIBLIOGRAFIAS

FONTES

Rio Grande do Norte. Governo (Maranhão, Alberto, 1900 - 1904). Mensagem lida perante o congresso legislativo na abertura da terceira sessão da quarta legislatura. Natal, 1903.

Rio Grande do Norte. Governo (Lyra, Augusto Tavares de, 1904 - 1906). Mensagem lida perante o congresso legislativo na abertura da primeira sessão da quinta legislatura. Natal, 1904.

Diário do Natal. Natal, 1904.

_____. Natal, 1905.

BIBLIOGRAFIA

1. ALVES, Joaquim. **História das Secas: Séculos XVII a XIX**. Mossoró: ESAM, 1982. (Coleção Mossoroense).
2. ANDRADE, Manuel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**. 5 ed. São Paulo; Atlas, 1986.
3. CARONE, Edgar. **República Velha (I – Instituições e Classes Sociais, 1889 - 1930)**. 3ª ed. São Paulo, DIFEL, 1975.
4. CASCUDO, Luiz da Câmara. **História do Rio Grande do Norte**. Natal: Fundação José Augusto; Rio de Janeiro: Achiamé; 1955.
5. _____. **História da Cidade do Natal**. 3ª ed. Edição comemorativa do centenário de Luís da Câmara Cascudo. Natal: Instituto Histórico e Geográfico, 1999.
6. _____. **História da República no Rio Grande do Norte**. Rio de Janeiro: edições do VAL, 1965.
7. COSTA, João Cruz. **Instalação e Consolidação do Novo Regime e ordem civil**. In: Pequena História da República, 1972.
8. ENCICLOPÉDIA Nosso Século: 1900 - 1910. São Paulo: Abril Cultural, 1980.
9. FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Nacional, 1986.

10. LIMA, Hermano Machado Ferreira; TAKEYA, Denise Monteiro. **História Político-Administrativo da Agricultura da Agricultura do RN – 1892/1930**. Natal: PROED – Editora Universitária, 1987.

MARIZ
11. MEDEIROS FILHO, João; SOUZA, Itamar de. **Os Degradados Filhos da Seca: Uma Análise Sócio-Política das Secas no Nordeste**. Petrópolis: Vozes, 1983.

12. MEDEIROS FILHO, João; SOUZA, Itamar de. **A Seca do nordeste: um falso problema**. Petrópolis: vozes, 1988.

13. MEDEIROS, Tarcísio. **Aspectos geopolíticos e antropológicos da história do Rio Grande do Norte**. Natal: Imprensa Universitária, 1973.

14. MONTEIRO, Denise Mattos. **Introdução à História do Rio Grande do Norte**. Natal: EDUFRN – Editora da UFRN, 2000.

15. MONTEIRO, Hamilton de M. **Crise Agrária e Luta de Classes**. Brasília: Horizonte, 1980.

16. OLIVEIRA, Giovana Paiva de. **De Cidade a Cidade**. Natal: EDUFRN, 2000.

17. PERROT, Michele. **Os excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros**. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

18. POMBO, Rocha. **História do Rio Grande Norte**. Rio de Janeiro: Almanack Laemmert, 1992.

19. PRADO JR., Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

20. RAIMUNDO, Arrais. **Recife, Culturais e Confrontos**. Natal: EDUFRN – Editora da UFRN, 1998.

21. SANTOS, Paulo Pereira dos. **Evolução Econômica do Rio Grande do Norte (do século XVI ao século XX)**. Natal: Clima, 1994.

22. SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como Missão: Tensões Sociais e Criação Cultural na Primeira República**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

23. SEVCENKO, Nicolau (Org.). **História da Vida Privada no Brasil: República: Da Belle Époque à Era do Rádio**. V. 3, São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

24. SILVA, Janice T. da. **Raízes da Ideologia e Planejamento – A experiência dos planos diretores de Natal: 1974/1984**. Dissertação do Mestrado em Ciências Sociais – UFRN, 1989.

25. SINGER, Paul. **O Brasil no contexto do Capitalismo Internacional (1889 - 1930)**. In: FAUSTO, Boris (Dir). História Geral da Civilização Brasileira (período republicano). V.1, 5ª ed, pt.3, São Paulo, DIFEL, 1985.
26. SOUZA, Eloy de. **O Calvário das Secas**. 3 ed. Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, Natal: Fundação José Augusto, 1983.
27. SOUZA, Itamar de. **Migrações para Natal**. Natal: UFRN, 1976.
28. _____ . **Migrações Internas no Brasil**. Natal: Fundação José Augusto; Petrópolis: vozes, 1980.
29. _____ . **República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930)**. Brasília: Senado Federal, 1989.
30. _____ . **Abolição e Oligarquia**. Diário do Rio Grande do Norte. Natal, fasc. 4, 2000.