

# Porto das Secas: os anônimos trabalhadores do porto de Natal (1861-1932)

Port of Droughts: the anonymous workers of the port of Natal (1861-1932)

Yuri Simonini\*

**Resumo:** O governo imperial, a partir da segunda metade do século XIX, iniciou uma política para incrementar a infraestrutura de transportes com duas frentes de ação, a ferroviária e a portuária. Enquanto as estradas de ferro avançaram, os portos somente tiveram êxito em suas melhorias no início do governo republicano. No Nordeste, essas obras conviveram com o problema das estiagens prolongadas e suas consequências, em especial, os retirantes. Diversas foram as soluções encontradas para lidar com esses “indesejáveis”. Em Natal, os retirantes foram empregados em diversas atividades compulsórias, como os serviços de melhoramento do porto da capital. Os registros, mesmo que imprecisos, guardam suas atividades, sua força de trabalho e seus corpos sem rostos. Objetiva-se, no presente artigo, analisar as formas de representação dos trabalhadores empregados nas obras do porto de Natal nos documentos oficiais e nos textos de divulgação. Para tanto, as fontes documentais usadas foram os relatórios técnicos e administrativos, revistas especializadas e registros fotográficos, além de bibliografia pertinente. Verifica-se que o caráter anônimo desses trabalhadores persiste mesmo quando registrados em texto e imagem, reforçando uma ideia impessoal de sua existência resumida a sua força de trabalho.

**Palavras-chave:** Melhoramentos portuários; secas; Nordeste/Brasil.

**Abstract:** The imperial government, from the second half of the 19th century, initiated a policy to increase transport infrastructure, with two fronts of actions, railways and ports. As

---

\* Doutor em História pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Professor efetivo do Centro Universitário do Rio Grande do Norte e investigador associado do Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2025-082X>. E-mail: [ysimonini@gmail.com](mailto:ysimonini@gmail.com).

the railroad's construction advanced, the ports were only successful started improving at the beginning of the republican government. In the Northeast, these works were followed by prolonged droughts and their consequences, in particular, the migrants fleeing the drought. Several solutions were found to deal with these "undesirables". In Natal, they were employed in several compulsory activities, such as the improvement services of the capital's port, whose records, even though inaccurate, keep their activities, their workforce and their bodies without faces. This article aims to analyze the forms of representation of these port workers in Natal from official documents, technical journals and newspapers. Thus, documentary sources used were technical and administrative reports, journals and photographic records, besides relevant bibliography. The anonymous character of these workers persists even when recorded in text and image, reinforcing an impersonal idea of their existence summarized only by their workforce.

**Keywords:** Port improvements; Droughts; Brazilian Northeast.

## Considerações iniciais

**D**UAS CARACTERÍSTICAS marcam o porto de Natal: o ancoradouro abrigado e os arrecifes. Enquanto a primeira sempre foi considerada uma vantagem, a segunda se manteria, até os dias atuais, preocupação constante por parte dos quadros técnico-administrativos do governo. Grosso modo, para acessar o porto, os navios realizam uma manobra em forma de "S" sob o risco de encalhe ou mesmo de naufrágio caso se aproximem demais dos bancos de areia ou dos afloramentos rochosos. Por todo o período colonial até a primeira metade do século XIX, nada pôde ser feito para sanar essa questão. A peça gráfica de Cândido Mendes de Almeida (Figura 1, na próxima página) demonstra, apesar do pouco detalhamento, os principais objetos de atenção das intervenções técnicas para o melhoramento do porto, a partir da segunda metade dos oitocentos, os cômodos de areia do canal e os arrecifes da entrada da barra.

Apesar das incipientes obras datarem de 1861, o primeiro esboço de um projeto portuário sistematizado para a cidade ocorreu em 1874, quando o governo imperial solicitou ao engenheiro inglês John Hawkshaw a alteração de sua agenda de compromissos para incluir a capital norte-rio-grandense e Maceió. Diante de um cronograma apertado, o engenheiro permaneceu na cidade por 20 horas e se limitou a breves observações. Hawkshaw foi enfático sobre o principal problema a ser enfrentado: "A principal dificuldade deste porto consiste na sua má entrada"<sup>1</sup>. Ele explicou as razões pelas quais balizou tal opinião:

<sup>1</sup> HAWKSHAW, John. **Melhoramento dos portos do Brasil**. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, 1875. p. 110. A ortografia e a pontuação das citações foram atualizadas, desde que não comprometessem o entendimento do texto.

**Figura 1 – O acesso ao porto de Natal, 1868.** Embora abrigado, as embarcações deveriam contornar afloramentos rochosos e evitar os bancos de areia, com manobras arriscadas e demoradas, conforme mostra a linha em amarelo.



Fonte: ALMEIDA, Cândido Mendes. Atlas do Império do Brazil. Rio de Janeiro: Typographia do Instituto Philomatico, 1868.

Nota: Editado pelo autor.

O recife, em volta cujo extremo norte são forçados a passar os navios que demandam o porto, é limitado por um baixio interior. O recife torna o acesso muito curvo e perigoso, porque, vencida que seja sua extremidade, os navios são obrigados a mudar rapidamente de rumo para evitarem o baixio.<sup>2</sup>

Nenhum serviço digno de nota foi executado nos anos seguintes. Outra tentativa de executar os melhoramentos do porto de Natal seria encetada apenas no início do período republicano, mais precisamente em 1890, com a vinda do engenheiro Affonso Henrique de Souza Gomes ao estado. As obras, de fato, somente começariam em 1904. Ao longo de décadas, os esforços por parte de diversos profissionais encontraram avanços e recuos nas obras, assoladas por falta de recursos e por um meio ambiente costeiro dinâmico e complexo. Somente em outubro de 1932, o decreto de número 21.995 instituiu oficialmente o Porto de Natal. A continuidade das obras contou com a supervisão do engenheiro Hildebrando de Góes, que, na época, chefiou a extinta Inspetoria Fiscal dos Portos, Rios e Canais, cujo administrador foi o engenheiro Décio Fonseca.<sup>3</sup> Os serviços nunca obtiveram conclusão apropriada. As constantes manutenções das profundidades do canal, as tentativas de destruição dos afloramentos rochosos se

<sup>2</sup> HAWKSHAW, op. cit., p. 110.

<sup>3</sup> BRASIL. Decreto n.º 21.995, de 21 de outubro de 1932. Dispõe sobre a administração e a exploração do porto de Natal, no Estado do Rio Grande do Norte, e dá outras providências. **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1932**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18840>. Acesso em: 20 abr. 2020.

mantiveram presentes até o século XXI, incluindo momentos anedóticos, como o encalhe de um navio-draga em 2012.<sup>4</sup>

É perceptível, nesse breve e panorâmico quadro dos serviços de melhoramento do porto potiguar, a menção direta de diversos profissionais tecnicamente qualificados à frente dos serviços e presentes nas páginas dos jornais e dos relatórios técnico-administrativos. Outros atores participaram ativamente das obras, todavia, tiveram tratamento diferenciado, ao se tornarem números e generalizações nos informes. Pouca atenção, portanto, foi dada “às classes trabalhadoras como tais”,<sup>5</sup> àqueles que não somente venderam sua força de trabalho – ou foram forçados a – para construir as contenções e os molhes, arruarem e calçarem ruas próximas ao porto, erguerem trapiches e docks, plantar árvores, dragar o rio e aterrar pântanos a fim de tornar a capital potiguar acessível ao resto do país e ao mundo.

O presente artigo objetiva analisar as formas de representação dos trabalhadores empregados nas obras do porto de Natal nos documentos oficiais e nos textos de divulgação. Para tanto, busca-se ultrapassar certos obstáculos que a História Social do Trabalho tem que lidar, em especial temas geográficos, ambientais e espaciais,<sup>6</sup> situando os trabalhadores em relação às condições laborais em um local dinamicamente desafiador, como a costa litorânea. Para tanto, fez-se uso de relatórios administrativos do Rio Grande do Norte, informes ministeriais e jornais em circulação no período, além de bibliografia pertinente ao tema. No que se refere à iconografia, empregou-se o álbum *Obras do Porto de Natal, 1927*, constante no Centro de Documentação Norte-rio-grandense/RJ (Acervo digital do HCUrb/UFRN). O texto se divide em duas partes. Inicialmente buscou-se caracterizar o tipo de mão de obra encontrado e usado em Natal na segunda metade do século XIX e início do XX e, em seguida, aborda os trabalhadores envolvidos diretamente nos melhoramentos portuários da cidade.

## Indigentes e indesejáveis

DE ACORDO COM ANA LÚCIA DUARTE LANNA, o século XIX foi marcado não somente por uma forte transformação urbana, como também uma preocupação maior do Estado com a chamada “questão urbana”, ou seja, em políticas específicas para a cidade e seus moradores. A atenção se voltou aos trabalhadores urbanos, considerados classes perigosas, em especial os mais pobres, os quais parte da sociedade “[...] queria manter a distância, mas sem a qual a

4 SIMONINI, Yuri. **Ribeira, técnica versus natureza**: transformações em prol de um “projeto” de modernização. Natal: EDUFRN, 2011.

5 LINDEN, Marcel van der. História do trabalho: o velho, o novo e o global. **Revista Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 1, n. 1, p. 11-56, jan.-jun. 2009. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/9356>. Acesso em: 16 jun. 2020.

6 MATIAS, Lilian de Souza Lima. Reflexões sobre os caminhos da História Social do Trabalho e o conceito de classe trabalhadora. **Espaço Plural**, ano 17, n. 34, p. 37-55, 1º sem. de 2016. Disponível em: <http://e-vesta.unioeste.br/index.php/espacoplural/article/download/14946/10132>. Acesso em: 17 jun. 2020.

riqueza, a capacidade ilimitada de produção, a superação dos limites do natural não poderiam acontecer”.<sup>7</sup>

Se as “classes perigosas” se confundiam com os trabalhadores urbanos pobres, na concepção de Lanna, no Nordeste, outro elemento seria incorporando a este grupo. Nessa região, as irregularidades pluviométricas eram conhecidas desde o período colonial, mas somente no século XIX, com o aumento populacional, esses fenômenos começaram a impactar nas grandes cidades litorâneas, a partir das correntes migratórias dos assolados pelas secas. A própria ideia de secas pelo viés técnico, demonstra, com precisão, fenômeno para além das questões climáticas; era uma conjuntura de fatores que impactavam na vida dos sertanejos:

As secas são períodos em que os acontecimentos naturais não seguem um curso normal: falta, irregularidade, má distribuição ou excesso de chuvas fora da estação própria, tudo tende a produzir escassez nos alimentos ou na provisão d’água, e daí resulta um período de penúria – uma Seca, conforme o emprego local usual da palavra. Esses fatores em conjunção com os fracos meios de transporte e o sistema de propriedade territorial e da administração produzem os bem conhecidos resultados nestes tempos de necessidade.<sup>8</sup>

Os constantes esvaziamentos do campo traziam consequências como a desestruturação agropecuária e social e, sobretudo, na migração às cidades litorâneas, que assistiram a um aumento drástico de sua população. Vistos como um problema, se tornaram os “indesejáveis”, de acordo com os (pré)conceitos higienistas, estéticos e utilitaristas da época. Nesse sentido, o primeiro movimento foi o de “redução”, ou seja, retirada desses elementos para fora da cidade e instalados em colônias, ou campos de concentração. O resultado foi desastroso, como o ocorrido em um dos primeiros existentes no Rio Grande do Norte, a colônia Sinimbu, de 1877. Seis mil pessoas ali viveram em condições deploráveis, como atestam Angela Lúcia Ferreira e George Dantas:

O descuro administrativo, o desvio das poucas verbas e víveres, os castigos físicos, a falta de condições higiênicas, de assistência médico-hospitalar e de trabalho para os retirantes criaram uma situação de calamidade que sintetizaria a versão sertaneja dos horrores da multidão, dos ajuntamentos populares com seus costumes e hábitos que eram vistos como “amorais” e “promíscuos” cuja solução estava eivada numa visão paternalista.<sup>9</sup>

Não raro a visão paternalista dava lugar à utilitarista. Os socorros aos retirantes deveriam ser convertidos em força de trabalho, em esforço para combater os efeitos das secas. Em 1878, Manoel Januário Bezerra Montenegro, presidente provincial do Rio Grande do Norte,

7 LANNA, Ana Lúcia Duarte. A cidade controlada: Santos 1870-1913. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; PECHMAN, Robert (org.). **Cidade, povo e nação**: gênese do urbanismo brasileiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 313.

8 CRANDALL, Roderick. **Geographia, geologia, supprimento d’agua, transportes e açudagem**: estados orientaes do Norte do Brazil. Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba. Rio de Janeiro: IOCS, 1910.

9 FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George. Os “indesejáveis” na cidade. As representações sobre o retirante da seca (Natal, 1890-1930). In: FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George (org.). **Surge et Ambula**: a construção de uma cidade moderna, Natal 1890-1940. Natal: EDUFRRN, 2006. p. 52.

assim informou o destino de alguns desses retirantes, transformados em trabalhadores compulsórios:

Por ato de 21 de novembro, encarreguei ao cidadão João Coelho da Silva de administrar o serviço que julguei necessário mandar fazer em Macau, o qual consiste na estrada que vai da cidade para o - Amargoso - e outra que vai da mesma cidade para o - Alagamar - ambas de muita importância. Grande número de retirantes encontra ali abrigo para sua subsistência.<sup>10</sup>

O mesmo artifício de uso braçal dos migrantes para obras urbanas foi empregado na capital potiguar. Uma diferença, entretanto, emerge ao constatar quem seria o encarregado da lide com os trabalhadores: não seria um “cidadão”, mas o “incansável chefe da polícia”. Não se trata apenas de uma questão social, mas o reforço da ideia de “classes perigosas”, do elemento subversivo a ser controlado pelas forças policiais. Além disso, o tipo de serviço a ser realizado e a forma como foi abordada pelo presidente provincial coaduna com a ideia de criação de espaços públicos de sociabilidade para usufruto das elites urbanas. Nesse sentido, os emigrantes deveriam “[...] limpar as ruas desta cidade, que hoje oferece uma perspectiva agradável e mais compatível com o grau de civilização de seus habitantes, ficando aos cuidados da Câmara Municipal a conservação desse grande melhoramento útil mesmo à salubridade pública”.<sup>11</sup>

Outros presidentes igualmente lançaram mão desse artifício sempre que a população indigente aumentava em Natal. Rodrigues Lobato Marcondes Machado, ao se deparar com mais de 5.000 migrantes “[...] atulhando as ruas com prejuízo da salubridade e sossego público, da regularidade e economia na distribuição dos recursos”, resolveu deslocá-los para uma colônia agrícola, distante 16 quilômetros da cidade, para plantio de mandioca, milho e feijão.<sup>12</sup> O emprego do verbo atulhar, ou seja, abarrotar – comumente associado ao lixo ou sobras de construção – não destoa; pelo contrário, reforça o pensamento daqueles que enxergavam os retirantes como um estorvo à cidade. Da mesma forma que os entulhos são removidos para longe, eles foram levados para as cercanias da cidade, mas deveriam ser úteis à mesma sociedade que os desprezava e os considerava ônus à província:

[...] a colônia, assim constituída, tem vivido pacificamente e com grande vantagem para os cofres e para a capital, que desde então voltou ao seu estado normal e perdeu seu aspecto sombrio e triste que causara a presença de tantos indigentes maltrapilhos a encherem as calçadas e percorrerem as ruas em caravanas. Posteriormente vieram as obras da estrada de ferro, que reclamavam grande número de trabalhadores, e eu tratei de aproveitar-me desta circunstância para libertar o Tesouro de alimentar os que pudessem ser empregados nele, e hoje, a colônia tem 710 pessoas.<sup>13</sup>

10 MONTENEGRO, Manoel Januário Bezerra. **Relatório com que installou a Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte no dia 4 de dezembro de 1878**. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1879. p. 18.

11 Ibidem, p. 18.

12 MACHADO, Rodrigo Lobato Marcondes. **Relatório com que passou a administração da província ao seu sucessor, o Exm.º Sr. Dr. Alarico José Furtado em 1º de maio de 1880**. Natal: Typ. Correio de Natal, 1880. p. 9.

13 MACHADO, op. cit., p. 9.

O uso de retirantes como força de trabalho arbitrária não deixou de receber críticas dentro do poder público. Na mensagem de 1890, o governador Adolpho Affonso da Silva Gordo, ao assumir o governo estadual, afirmou existir cerca de 3.000 indigentes envolvidos no calçamento das ruas. De acordo com o governador, o pagamento dos serviços estava aquém do que era executado, além de ser oneroso e improdutivo:

O trabalho das mulheres consistia em transportar, por dia, para o lugar onde se fazia o calçamento, um ou dois lenços com areia; o dos homens, em transportar uma pequena pedra cada um.

Recebiam os homens 500 réis, as mulheres 300 e as crianças 240 réis.

O calçamento de um pequeno trecho de uma rua demandava muitas semanas e custava muitos contos de réis!<sup>14</sup>

Para fins de comparação, no mesmo ano, um carcereiro recebia, anualmente, 300\$000 (25\$000 por mês), uma vez e meia a mais do que os homens ganhavam, caso trabalhassem trinta dias. Não havia novidade no fato das mulheres e crianças serem pagos com quantias ainda menores. Mesmo assim, o governador ainda ressaltava que os migrantes se tornaram, dessa maneira, uma “raça nômade”, sem o “hábito de trabalho” e acostumada à ociosidade e aos socorros do governo.<sup>15</sup> Tais críticas não devem ter surtido efeito, uma vez que tal prática ainda era recorrente, por exemplo, durante a construção da Praça Augusto Severo, em 1904 (Figura 2).

Diversos foram os nomes e as formas de tratamento dispensados aos retirantes das secas e sua relação ao trabalho. No campo, seriam incorporados nas “frentes de trabalho” para benefício dos latifundiários que se apropriavam dos recursos governamentais para o combate às secas e tinham à disposição uma mão de obra barata e flutuante, reforçando a estrutura monopolista da terra.<sup>16</sup> Para as elites urbanas, um caso de polícia, para estabelecer a ordem frente a essa classe duplamente perigosa. Entulhos, nômades, sua força de trabalho ajudou a cidade a ser calçada, a aterrar e ajardinar praças e, enfim, a construir uma cidade moderna onde não seriam bem-vindos. Outras obras foram executadas com seu auxílio, em especial, as de melhoramento do porto da cidade, bastante aguardada pela população natalense.

14 GORDO, Adolpho Affonso da Silva. **Mensagem**, 8 de fevereiro de 1890. [s.n: s.l.], 1890. p. 11.

15 Ibidem, p. 11.

16 MONTEIRO, Denise Mattos. Terra e trabalho em perspectiva histórica: um exemplo do sertão nordestino (Portalegre – Rio Grande do Norte). In: MONTEIRO, Denise Mattos (org.). **Terra e trabalho na história: estudos sobre o Rio Grande do Norte**. Natal: EDUFRN, 2008. p.13-46.

**Figura 2 – A Praça Augusto Severo (no final da rua), símbolo das elites natalenses e local do Teatro Carlos Gomes, contou com o trabalho de mulheres e crianças carregando sacos de areia para aterramento.**



Fonte: *O Malho*, Rio de Janeiro, ano 3, n. 104, p. 26, 10 set. 1904. Acervo BNdigital.

## Os construtores de portos

NATAL ERA, ATÉ FINS DO SÉCULO XIX, uma capital pobre e isolada, inclusive do seu interior onde eram produzidos os gêneros de exportação. Como bem aponta o então presidente da província José Bento da Cunha Figueiredo Júnior: “a situação da capital é a mais poderosa causa do seu atraso”.<sup>17</sup> Urgia, de acordo com os jornais da época e dos relatórios administrativos do governo, que o porto da capital fosse melhorado para que os navios aportassem e o movimento de mercadorias e passageiros dinamizassem a economia natalense. Não cabe aqui discutir o longo processo de estruturação,<sup>18</sup> mas lançar luz sobre os construtores braçais os quais ali executaram as obras.

O importante é destacar que, ao longo do período imperial, pouco foi executado, como bem critica o articulista do jornal *O Caixeiro*: “Durante o regime monárquico, não foram poucas as vozes que se levantaram em favor desse melhoramento, que traria prosperidade

17 FIGUEIREDO JUNIOR, José Bento da Cunha. **Relatório que [o] presidente da província do Rio Grande do Norte apresentou à respectiva Assembleia Legislativa provincial na sessão ordinária de 1861**. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1862. p. 27.

18 Para maiores detalhes, cf. JOBIM, Khalil. **Do ancoradouro à sala de espera: as obras de melhoramento do porto e a construção de uma Natal moderna (1893-1913)**. 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015; SIMONINI, Yuri. **Portos para o Nordeste: ideias, transformações e conflitos nas províncias do norte do Brasil (Fortaleza, Natal e Parahyba, 1869-1934)**. 2017. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017.

desta terra, dando impulso ao nosso movimento comercial”.<sup>19</sup> De fato, as primeiras tentativas focaram em melhorar o cais de atracação da cidade, seja no porto principal, situado no bairro da Ribeira, ou em portos secundários. Nesse último, em particular, temos um dos primeiros registros do emprego de retirantes nessas obras:

Para dar ocupação ainda aos imigrantes, resolvi mandar construir um cais, que tem por fim impedir o prolongamento da escavação feita pelas marés no porto das jangadas, já mui próximo das casas, empregando aqueles desvalidos na condução da pedra necessária e mandei fazer uma doca no lugar do estaleiro, onde tanto se tem trabalhado em construção naval, por me ser exposta a utilidade de semelhante obra pelo Capitão do Porto, a quem encarreguei de dirigir o trabalho juntamente com o incansável cidadão Frederico Skinner.<sup>20</sup>

As lacunas existentes em diversos documentos impedem melhor aproximação a esses trabalhadores. As informações encontradas possuem duas camadas de generalizações. Primeiro, não há nomes, apenas números e valores salariais; segundo, a forma de pagamento, por diária, demonstra uma força flutuante, efêmera e substituível, ao contrário dos cargos mais elevados, expondo ainda mais as diferenças salariais (Tabela 1).

**Tabela 1 – Membros da comissão de melhoramento do porto, até 1898.**

Profissional	Quantidade	Vencimentos anuais	Diárias
Engenheiro-chefe	1	12:000\$000	-
Escriturário	1	3:000\$000	-
Contínuo	1	1:080\$000	-
Encarregado de material	1	-	6\$000
Carpinteiro	1	-	6\$000
Servente	1	-	2\$000
Patrão dos escaleres	1	-	4\$000
Marinheiros	6	-	3\$000
Feitor das dunas	1	-	3\$500
Trabalhadores das dunas	6	-	2\$000

Fonte: VIEIRA, Severino dos Santos. **Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899. p. 528.

Nota: Editado pelo autor.

Um dos trabalhos executados nesse período foi o de fixação das dunas. A técnica era conhecida desde o tempo dos presidentes provinciais, a exemplo do registro mais antigo encontrado, a fala de João José de Oliveira Junqueira de 1860, sugerindo o uso de plantio sobre as areias: “Me

19 A BARRA, **O Caixeiro**, Natal, ano II, n. 48, p. 2, 5 jul. 1893.

20 MONTENEGRO, op. cit., p. 18.

parece que a plantação de certas árvores e de grama e a proibição de pastagem de animais, que destroem as plantas e capim nascentes, seriam da maior conveniência. Em França, em alguns departamentos do Oeste, tem-se empregado com vantagem esse meio de tolher a marcha das areias”.<sup>21</sup> O procedimento adotado, com algumas variantes, ocorreu em duas etapas: 1) a construção de cercas de madeira. As fachinas deveriam ser orientadas na direção dos ventos reinantes para a proteção das mudas – espaçadas metro a metro e entrelaçadas com varas de fachina as quais variavam entre 2,50 a 3,00 metros de extensão; 2) o plantio de vegetação apropriada para evitar que a areia fosse carregada pela força dos ventos.<sup>22</sup> Era um dos poucos serviços que não foram paralisados ao longo das obras de melhoramentos portuários dado os baixos custos envolvidos, os rápidos resultados e, sobretudo, o emprego de mão de obra não especializada, provavelmente migrante (Figura 3).

**Figura 3 – Plantio de eucaliptos sobre dunas, 1927.** A técnica se manteve presente por décadas sem alterações em sua execução, empregando mão de obra temporária.



Fonte: Centro de Documentação Norte-rio-grandense/RJ; Acervo digital do HCurb/UFRN.

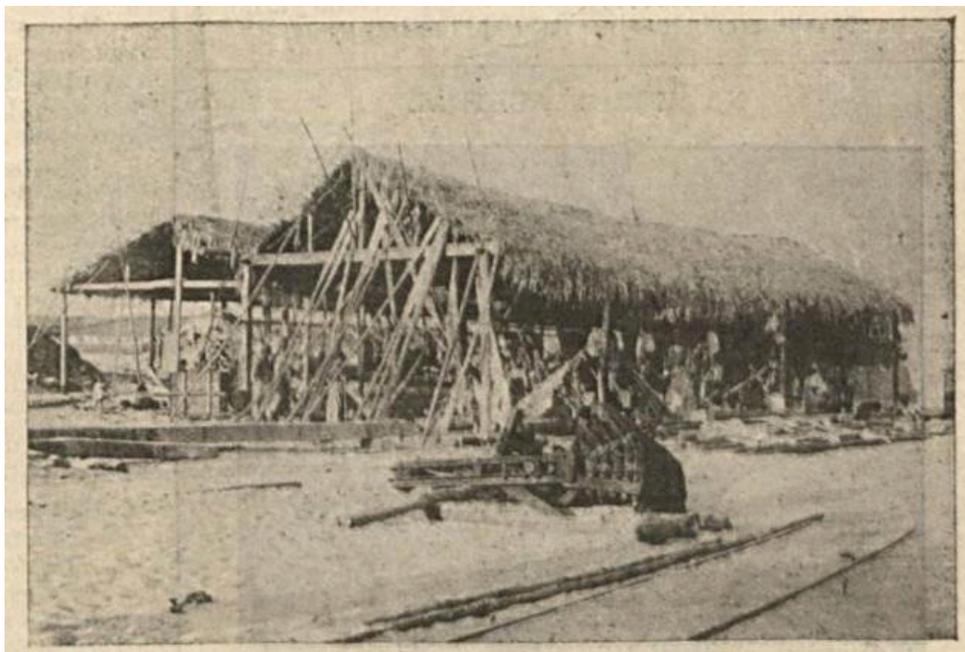
Somente no período republicano, as obras do porto se iniciaram de fato, com a instauração de uma comissão técnica focada nas grandes obras de dragagem do porto. Em 1904, durante os serviços, ocorreu um longo período de estiagem, acarretando em grandes levas de indivíduos

21 JUNQUEIRA, João José de Oliveira. **Relatório com que abriu a sessão da Assembleia Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 1860.** Pernambuco: Typ. M. F. Faria, 1860, p. 10.

22 ALMEIDA, Miguel Calmon Du Pin. **Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado dos Negócios da Industria, Viação e Obras Publicas no anno de 1907.** v. 1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907; GONÇALVES, José Barbosa. **Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado de Viação e Obras Publicas - 1911.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912.

provenientes do sertão potiguar em direção às grandes cidades litorâneas, em particular a Natal em busca de auxílio (Figura 4). Para se ter ideia do montante de pessoas, o governador Tavares de Lyra informou a presença de 40 a 50 mil retirantes, gerando inúmeros problemas de ordem pública e de salubridade, em uma capital com 23.121 habitantes em 1907.<sup>23</sup> A fim de atenuar os problemas decorrentes dessa grande massa de pessoas desvalidas, uma das opções seria utilizá-la como mão de obra nos serviços de melhoramento do porto. A supervisão da Comissão de Obras e Estudos Contra a Seca, encarregada das melhorias portuárias, empregou, inicialmente, cerca de 500 pessoas. Com o agravamento da estiagem e a vinda de mais sertanejos, esse número subiu para 2.885 homens e mulheres, os quais atuaram, muito provavelmente, no plantio nas dunas e serviços braçais.<sup>24</sup>

**Figura 4 – Retirantes alocados de forma precária nos barracões das obras de melhoramento do porto.**



Fonte: **O MALHO**, Rio de Janeiro, ano 3, n. 104, p. 25, 10 set. 1904. Acervo BNdigital.

O anonimato dos trabalhadores foi sustado em breves momentos e de duas maneiras distintas. Em 1906, o engenheiro Pereira Simões contratou o escafandrista Manoel Gaya para fazer “estudo submarino do arrecife”, a fim de proceder posterior serviço de

23 LYRA, Augusto Tavares. **Mensagem lida perante o Congresso Legislativo do Estado, na abertura da primeira sessão da quinta legislatura a 14 de julho de 1904, pelo governador, acompanhada dos relatórios apresentados pelos chefes dos diversos ramos do serviço público**. Natal: Typ. A República, 1905. O dado demográfico foi retirado de CASCUDO, Luís da Câmara. **História da Cidade de Natal**. Natal: IHGRN, 1999.

24 MÜLLER, Lauro Severiano. **Relatório apresentado ao presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

derrocamento.<sup>25</sup> Poucas informações foram encontradas sobre Gaya, um português de sessenta anos, naquele momento, e que possuía ligações com a Liga Artístico-Operária do Rio Grande do Norte.<sup>26</sup> Trata-se de uma das primeiras menções de um trabalhador das obras de melhoramento pelo seu nome, ainda que de forma vaga. Sua função era importante. Além de atestar a natureza dos afloramentos rochosos que impediam a entrada de navios de grande calado, Gaya era responsável pela instalação de explosivos submarinos, prática perigosa e necessária. Da mesma forma, era uma profissão incomum, acompanhada de certa curiosidade por parte dos jornais que o registraram em texto<sup>27</sup> e em fotografias (Figura 5).

**Figura 5 – Gaya se preparando para dinamitar a pedra denominada “Baixinha”. O registro fotográfico não foca na pessoa, mas em sua função – a de escafandrista.**



Fonte: **O MALHO**, Rio de Janeiro, ano 6, n. 263, p. 24, 28 set. 1907. Acervo BNdigital.

O uso de fotografias como registro do avanço das obras permite lançar novos olhares sobre os construtores dos portos, o segundo momento de manifestação da existência destes trabalhadores. Longe de serem instantâneos congelados no tempo, é fato notório que as fotos não podem ser tratadas como uma “cópia fiel do mundo e dos acontecimentos como queriam os positivistas dos oitocentos”,<sup>28</sup> mas carrega em si subjetividades, escolhas e, sobretudo, uma narrativa proposital dos acontecimentos registrados. Nas imagens a seguir, pode-se

25 ARRASAMENTO da Baixinha. **A República**, Natal, ano 18, n. 73, p. 1, 4 abr. 1906.

26 CASCUDO, Luís da Câmara. **Jangada**: uma pesquisa etnográfica. 2ª ed. São Paulo: Global, 2002.

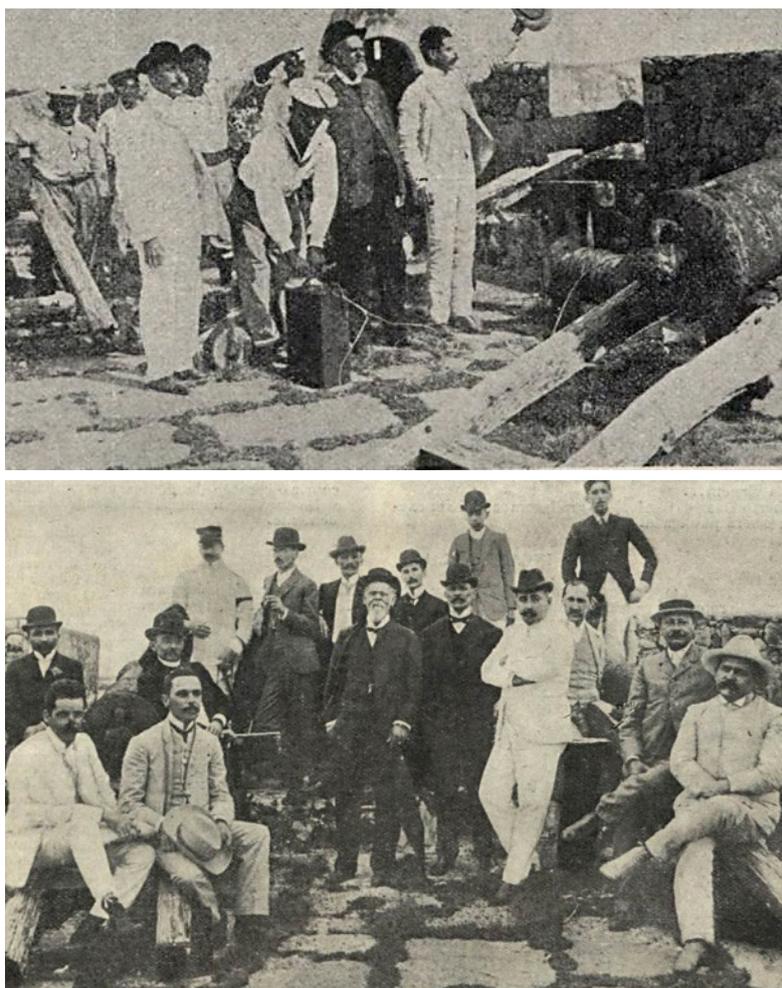
27 No mesmo ano ocorreu um acidente com o navio que carregava Gaya, quando algumas peças do escafandro foram perdidas. O relato do acidente pode ser lido na íntegra nos artigos do *A República*, entre os dias 30 de julho a 1º de agosto de 1906, sob o já contumaz título de “Obras do Porto”.

28 MAUAD, Ana Maria. Através da imagem: fotografia e história interfaces. **Tempo**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 73-98, 1996. Disponível em: [https://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_dossie/artg2-4.pdf](https://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/artg2-4.pdf). Acesso em: 23 jun. 2020.

perceber como essa narrativa é exposta e, dentro do escopo deste artigo, mesmo quando os trabalhadores braçais são expostos, seu anonimato se manteve (Figura 6).

Em cima, em uma fotografia posada, de frente e olhando para a lente, parte da elite política da época. O jornal *O Malho*, do Rio de Janeiro, nomeia cada um dos dignitários, como o governador do estado Antônio de Souza, os deputados federais Juvenal Lamartine – futuro governador – e Eloy de Souza, mentor da criação da IOCS, além do engenheiro responsável Antônio Pereira Simões e seus auxiliares técnicos e do importante jornalista e intelectual Manoel Dantas. A imagem embaixo é o ato, o momento em que a “Baixinha” era dinamitada. Na legenda não há menção dos que ali se encontram; são apenas coadjuvantes do processo de modernidade almejado por Natal, testemunhando as “cenas de força e progresso”. Além disso, seus rostos não são facilmente distinguíveis, colocados em um segundo plano, exceto o operador da *blasting machine*, que sustenta o olhar em direção às lentes do fotógrafo, mas seu rosto igualmente não consegue ultrapassar o manto anônimo.

**Figura 6 – “Pum! E viva o progresso!”, afirma o jornal *O Malho*.** Testemunhas anônimas e notáveis em dois planos de representação e uma narrativa contada pelas lentes do fotógrafo.



Fonte: **O MALHO**, Rio de Janeiro, ano 6, n. 247, p. 23, 8 jun. 1907 e n. 263, p. 23, 28 set. 1907, respectivamente. Acervo BNdigital.

As fotografias se tornam, portanto, os registros daqueles trabalhadores. Outros exemplos desvelam sua participação em diversos momentos, porém sempre indicando suas ações e não seus nomes. Em 1927, sob a supervisão do engenheiro Décio Fonseca, executaram-se outros serviços, dentre os quais a construção de uma guia-corrente, “a principal obra para a manutenção da profundidade do canal”, cujo objetivo consistiu na eliminação de uma corrente marítima – que favorecia o transporte de material sedimentado – além de evitar a erosão das margens, complementadas pelos diques de facha espalhados ao longo da barra.<sup>29</sup> Iniciada em 1926, a guia-corrente foi projetada para ter extensão total de 300 metros, sendo ampliada para 1.312 metros, no ano seguinte. Com mais de três metros de altura, a guia usou, aproximadamente, 12 mil metros cúbicos de pedras provenientes de uma pedreira na vizinha cidade de Macaíba.<sup>30</sup>

As fotografias do álbum *Porto de Natal, 1927* mantêm, de certa forma, o mesmo olhar e narrativa de 20 anos atrás. O único nome registrado é uma imagem posada em que aparece em primeiro plano o senador Juvenal Lamartine (Figura 7). No mesmo local, outras fotografias guardam a presença dos trabalhadores em suas atividades, no ermo e distante, sobretudo, enfatizando sua força e a concretude de seus esforços, mas não a sua presença (Figura 8).

**Figura 7 – Visita do senador Juvenal Lamartine às obras da guia-corrente, 1927.**



**Fonte:** Centro de Documentação Norte-rio-grandense/RJ; Acervo digital do HCUrb/UFRN.

29 KONDER, Victor. **Relatório apresentado ao presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado de Viação e Obras Publicas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928; MEDEIROS, José Augusto Bezerra. **Mensagem lida perante a Assembleia Legislativa na abertura da primeira sessão da 14ª legislatura em 1º de outubro de 1927**. Natal: A República, 1927. p.138-139; GÔES, Hildebrando de Araújo. **Relatório dos serviços relativos ao ano de 1926 apresentado ao Exm.º Sr. Dr. Victor Konder**. Rio de Janeiro: [s.l.], 1928.

30 KONDER, op. cit., 1928; KONDER, Victor. **Relatório apresentado ao presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado de Viação e Obras Publicas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1930; FARIA. Juvenal Lamartine. **Mensagem apresentada pelo presidente do Estado do Rio Grande do Norte a Assembleia Legislativa por ocasião da abertura da 3ª sessão da 13ª legislatura**. Natal: Imprensa Oficial, 1929.

**Figura 8 – A construção da guia-corrente, 1927.**

**Fonte:** Centro de Documentação Norte-rio-grandense/RJ; Acervo digital do HCUrb/UFRN.

Uma fotografia, em particular, expõe os trabalhadores enfileirados sobre a locomotiva que transportava os materiais de construção da guia, além deles próprios. Seus rostos estão escurecidos e é quase impossível distinguir suas faces. De certa maneira, ela se torna uma metáfora. Posados, eles são vistos a distância, enfatizando a presença da máquina enquanto que os homens se tornam uma entidade, impessoal, representando a força do trabalho e a concretude de suas ações aos seus pés. Em outras palavras, não são pessoas, mas ferramentas.

**Figura 9 – Os construtores da guia-corrente no trem de apoio aos serviços, 1927.**

**Fonte:** Centro de Documentação Norte-rio-grandense/RJ; Acervo digital do HCUrb/UFRN.

A guia-corrente foi concluída em 1929 ao custo de 835:041\$323. Com o fim dessa obra, foi iniciada outra, na margem esquerda, na praia da Redinha, com raio de 2.500 metros e extensão total de 225 metros. Embora menor, ela serviria para criar uma entrada artificial para o canal, consolidando a margem, principalmente na desembocadura, além de impedir a ação das correntezas que depositavam sedimentos naquele local.<sup>31</sup> Era uma das últimas grandes obras realizadas até a instituição do Porto de Natal pelo Decreto n.º 21.995, de outubro de 1932, em plena Era Vargas. Era o fim do Estado liberal por não ser mais apto a gerir adequadamente o Brasil, por não ter a força necessária para uma intervenção racional vigorosa no país, derivada de um objetivismo tecnocrático. Sobretudo, seria um momento em que as relações trabalhistas ganhariam novo vigor com as reformas e os construtores dos portos dariam espaço aos estivadores.

## Considerações finais

Rodrigo Lobato Marcondes Machado, ao apresentar a situação das obras públicas no Rio Grande do Norte em 1880, sintetiza a forma de como os retirantes eram vistos, tratados e empregados pelos poderes públicos:

Na capital, empreguei alguns indigentes que nela permaneceram em fazer o calçamento da rua que comunica a Ribeira à Cidade Alta. Mandei construir um cais no lugar conhecido por canto da Ribeira - que livrasse as casas da invasão das águas do rio e mandei continuar uma casa destinada à praça do mercado.<sup>32</sup>

A representação é quase sempre a mesma. Considerados os que vivem na miséria, não possuíam o apoio assistencial do governo, mas eram impelidos ao trabalho compulsório em qualquer frente de trabalho. Calçaram ruas, limpavam avenidas, edificaram casas e ancoradouros, enviados para construção de estradas de ferro, para o plantio, entre outros serviços. Sua força de trabalho sempre esteve presente e necessária para transformar a cidade, mas, paradoxalmente, desprezados e indesejados enquanto pessoas. Por sua vez, os engenheiros responsáveis pelos melhoramentos portuários em Natal ganharam renome – e até infâmia. Formados pelas escolas politécnicas e oriundos de outras regiões do país, elaboraram projetos e lideraram os trabalhadores na execução das obras e seus nomes surgem em todos os documentos e fartamente estudados na historiografia.

O emprego dos indigentes na construção das estruturas portuárias foi uma medida lógica para evitar a “vadiagem” dos retirantes, além de suprir mão de obra não especializada em serviços manuais. A importância de suas realizações materiais não foi acompanhada de seus registros nos documentos oficiais. Eram apenas títulos e faixas salariais, rostos sem nomes

31 OS PORTOS do Brasil em 1929 através do relatório do dr. H. de Araujo Góes, Inspector Federal de Portos, Rios e Canaes. **Revista Brasileira de Engenharia**, Rio de Janeiro, ano 11, tomo 21, n. 1, p. 13-17, jan. 1931.

32 MACHADO, op. cit., p. 14.

em fotografias. Não se trata de algo excepcional, todavia, uma vez que a representação dos trabalhadores, grosso modo, se revestia de um anonimato inexorável em quase todos os tipos de registros documentais do período. Considerados genericamente “classes perigosas”, eram um caso de polícia, de salubridade pública e os que trabalhavam nos portos não fugiam desses arquétipos, em especial quando os ramos da construção civil e de transportes concentravam maior número de trabalhadores a partir do século XIX.<sup>33</sup> Mas, eles existiam e foram responsáveis pela efetivação das grandes obras do porto de Natal e foram registrados, mesmo com as lacunas e imprecisões, salvo a atuação do escafandrista Manuel Gaya.

Na história do trabalho no Brasil, as pesquisas buscaram desde as experiências sindicais, a atuação no campo, a relações sociais contemporâneas e as formas de resistência à opressão. Em paralelo, de acordo com Tiago Bernardon de Oliveira, os novos estudos buscam novos objetos, outros recortes temporais.<sup>34</sup> Incluo neste artigo outras possibilidades de fontes, como os relatórios técnicos, os informes e as revistas especializadas sobre obras infraestruturais no país. Informações dispersas, mas que podem contribuir em lançar luz sobre as formas de atuação e, principalmente, de representação dos trabalhadores das estradas de ferro, dos açudes e, aqui, aqueles a serviço de melhoramentos portuários.

Recebido em 27/06/2020

Aprovado em 15/08/2020

33 SILVA, Fernando Teixeira; GITAHY, Maria Lúcia Caira. Trabalho e Cultura na Cidade Portuária de Santos (Brasil), 1890-1920. **El taller de la historia**, v. 4, n. 4, p. 15-23, 2012. Disponível em: <https://revistas.unicartagena.edu.co/index.php/eltallerdelahistoria/article/view/686>. Acesso em: 14 abr. 2020.

34 OLIVEIRA, Tiago Bernardon de. Apresentação: capítulos de história do trabalho e dos trabalhadores no Nordeste e o NDH-CH/UEPB. In: OLIVEIRA, Tiago Bernardon de (org.). **Trabalho e trabalhadores no Nordeste: análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba**. Campina Grande: EDUEPB, 2015. Disponível em: <https://static.scielo.org/scielobooks/xvx85/pdf/oliveira-9788578793333.pdf>. Acesso em 24 mar. 2020.