

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

O PORTO DE NATAL NA REPÚBLICA VELHA

**ALUNO: IVO LINO DIAS JÚNIOR
CURSO: HISTÓRIA
DISC.: PESQUISA HISTÓRICA II
PROF.º: WICLIFFE ANDRADE DA COSTA**

NATAL/RN, DEZEMBRO DE 1997.

IVO LINO DIAS JÚNIOR

O PORTO DE NATAL NA REPÚBLICA VELHA

NATAL/RN, DEZEMBRO DE 1997.

IVO LINO DIAS JÚNIOR

1010 (DEZ)
Wacliffe

O PORTO DE NATAL NA REPÚBLICA VELHA

Monografia apresentada à disciplina Pesquisa Histórica II, do Curso de História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, sob a orientação do Professor Wacliffe Andrade da Costa.

NATAL/RN, 1997.

SUMÁRIO

	Pág.
1. INTRODUÇÃO	01
2 - Séc. XIX - SÉCULO DE MUDANÇAS	03
1.1 - Desenvolvimento dos Transportes	04
1.2 - Desenvolvimento Econômico	06
1.3 - Desenvolvimento Urbano	08
3 - NORDESTE VERSUS SUDESTE	11
2.1 - A Perda da hegemonia econômica	13
4 - O DOMÍNIO DAS GRANDES PRAÇAS	16
3.1 - A provincialização	19
5 - O PORTO DE NATAL: dificuldades e tentativas de melhoria	22
6 - As Influências políticas e econômicas da OLIGARQUIA MARANHÃO	26
5.1 - Influência Política	26
5.2 - Influência Econômica	28
7 - CONCLUSÃO	30
8 - BIBLIOGRAFIA GERAL	32
ANEXOS	34

INTRODUÇÃO

O presente trabalho - **Porto de Natal na República Velha** - é inédito, ou seja, não há nenhum estudo realizado sobre o porto neste período.

Há estudos do porto, mas em época mais recente e a ótica elucidada se refere às taxas de exportação de produtos tropicais pelo porto de Natal.

A nossa análise se aprofunda em outro ângulo, talvez o mais importante. Trata-se de um dos graves problemas que afligia a economia do Estado do Rio Grande do Norte: a entrada da barra que não dava acesso aos navios de grande calado ao porto de Natal.

Nosso objetivo principal é mostrar o que foi feito durante a República Velha para melhorar o acesso dos navios ao Porto de Natal, prejudicado pelos escolhos existentes na entrada da barra, nossa dependência econômica em relação à praça de Pernambuco e a vinculação de interesses desta com a oligarquia Maranhão.

Ressaltaremos a importância que o Porto de Natal exerceu durante a República Velha para a economia Norte-rio-grandense, importante via de acesso pelo Atlântico, para os Estados Unidos e Europa.

Inicialmente, estudaremos as transformações ocorridas durante todo o século XIX, principalmente em sua segunda metade, com o desenvolvimento dos transportes o crescimento econômico e o processo de urbanização, que atingiu as principais cidades do país.

No segundo capítulo a luta de interesses econômicos e políticos entre o velho Nordeste açucareiro e o novo Sudeste cafeeiro resultaram nas diferenças havidas entre as duas regiões e a perda da hegemonia econômica e política do Nordeste para o Sudeste.

No terceiro capítulo, mostraremos como as grandes praças dominaram o comércio das pequenas praças, gozando de seu prestígio de velhas regiões pioneiras da colonização. Por outro lado observaremos como as pequenas praças tentaram sair desse domínio econômico e político.

Em seguida, analisaremos a situação do Porto de Natal nos últimos anos do século XIX e nos primeiros decênios do século atual. Veremos quais as intenções da praça de Pernambuco no projeto de reforma do Porto de Natal e, o que foi realizado durante este período para melhorar o acesso de navios na entrada da barra.

No último capítulo estudaremos as influências políticas e econômicas da oligarquia Maranhão e a sua posição a respeito da retirada dos escolhos da entrada da barra na foz do Potengi.

Autores importantes da história do Rio Grande do Norte como, Rocha Pombo, Câmara Cascudo e Tarcísio Medeiros, foram usados para mostrar a participação do Estado nos acontecimentos políticos e econômicos vividos no país durante o século XIX, principalmente na segunda metade deste.

Autores como Marta Falcão, Itamar de Souza e Janice Theodoro, fazem uma análise mais profunda a respeito do que ocorreu nos últimos anos do século XIX e início deste.

Analisaremos o sistema oligárquico estruturado na atuação de famílias que durante muito tempo controlaram a vida política e econômica dos Estados de sua atuação, principalmente no Rio Grande do Norte, com a família dos Albuquerque Maranhão. Analisaremos ainda a vinculação deste com a praça de Pernambuco, ambos preocupados ^{com} pela manutenção de seus privilégios - hegemonia econômica da oligarquia Maranhão no Estado do Rio Grande do Norte - levaram este ao atraso econômico do Estado em relação aos outros Estados durante a República Velha.

1 - Séc. XIX - SÉCULO DE MUDANÇAS

As transformações que ocorreram no século XIX, com a abertura dos portos em 1808, a independência política e administrativa, a transferência do eixo econômico do Nordeste para o Sudeste, a cessação do tráfico de escravos, a introdução de estrangeiros no mercado de trabalho e o surgimento da indústria, contribuíram para o desenvolvimento urbano, econômico, social e político do país.

As capitais das províncias situadas no litoral tornaram-se centros político-administrativos importantes, integrando o Brasil nas correntes internacionais de comércio. Essa relação com o exterior permitiu o incentivo do comércio desses núcleos urbanos estimulando a navegação e o desenvolvimento dos portos.¹

Foi a partir da segunda metade do século XIX que importantes fenômenos modificaram a estrutura econômica e social do país, contribuindo para o desenvolvimento relativo do mercado internacional e estimulando o processo de urbanização. Primeiro, a transição do trabalho escravo para o trabalho livre, com a abolição em 1888 e a entrada de imigrantes estrangeiros no sul do país. Segundo, a instalação de obras para infra-estrutura no país financiada pelo capital estrangeiro revertido, na criação de rede ferroviária, melhorando a capacidade dos portos e estimulando a exportação dos produtos.²

As mudanças no sistema capitalista mundial permitiram ao Nordeste, apesar da crise de sua lavoura, sua integração no circuito mundial de mercadorias. Esta crise culminou com a transferência do eixo econômico do Nordeste para o Sudeste e a sua conseqüente subordinação a esta região.

A decadência das lavouras tradicionais, a perda e não substituição da mão-de-obra escrava pela estrangeira; a concorrência e a perda do algodão e do açúcar, no mercado internacional que contribuíram para que o Nordeste reorientasse a sua produção para o mercado interno. . . . ?

As mudanças ocorridas no sistema capitalista mundial, com a Divisão Internacional do Trabalho, permitiram a integração da região cafeeira e a nordestina, apesar da crise de sua lavoura, no circuito mundial de mercadorias. Esta crise contribui para a transferência do eixo econômico do Nordeste para o Sudeste e a sua conseqüente subordinação à região cafeeira.³

¹ COSTA, Emília Viotti da. Da monarquia à República: momentos decisivos. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 201.

² *Idem*, *Ibidem*, p. 210-11.

³ SANTANA, Marta M. Falcão de C. e Morais. Nordeste, açúcar e poder: um estudo da oligarquia, açucarcira na Paraíba (1920-1962): CNPQ/UFPB, 1990.1, cap. 11, p. 58, 64-5.

Embora, os investimentos se concentrassem mais no Sudeste, o capital internacional comandou o processo de regionalização do Nordeste, implantando ferrovias, melhoramentos nos portos, aparelhamento e financiamento de engenhos centrais e usinas.⁴

Esse processo de expansão capitalista regional operou-se paralelamente à inserção do Brasil nos quadros do capitalismo mundial. Neste sentido, a região Nordeste emergiu, enquanto região, duplamente subordinada: à região Sudeste e ao capital estrangeiro.

Paralelamente a esta subordinação, as pequenas províncias como o Rio Grande do Norte, Paraíba e Ceará estiveram sob a dominação da Praça de Pernambuco. Este garantiu sua hegemonia econômica sobre as demais províncias porque ampliou seu raio de ação muito além de seus limites desde o início da colonização.

Por outro lado, as constantes reclamações daquelas províncias com relação ao domínio de Pernambuco sobre suas praças fizeram com que elas lutassem ferrenhamente para sair dessa dominação. A falta de estrutura portuária e de estradas que ligassem seus portos ao interior foram constantes nas mensagens dos governantes - entrasse a sua produção para o mercado interno.

1.1 - DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES

Durante o século XIX, a abertura dos portos ao comércio exterior estimulou o desenvolvimento econômico das áreas de influência dos principais portos e determinou um ligeiro progresso da navegação de cabotagem e na navegação fluvial, contando com as primeiras embarcações à vapor.⁵

Naquele ano de abertura, entraram no porto do Rio de Janeiro 765 navios portugueses e 90 estrangeiros e durante o último ano de permanência de D. João VI no Brasil, chegaram ao porto da capital 1.695 embarcações.⁶ De acordo com esses dados, a navegação brasileira cresceu bastante.

O Rio Grande do Norte conheceu a navegação à vapor em 25 de novembro de 1839. O segundo navio foi o **São Sebastião**, que trouxe Caxias a Natal em 16 de Janeiro de 1840. Há

⁴ SANTANA, *op. cit.*, nota 3, p. 65-6.

⁵ RIBEIRO, Paulo de Assis. **Estrutura, economia e política dos transportes**. 19. ed. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1956, série B-1 (biblioteca de divulgação cultural). 222 p., p. 174.

⁶ VIANA, Hélio. **História do Brasil**. 4. ed. Rio de Janeiro: Melhoramentos, 1966, 6 v., V. II, cap. XLIII, p. 177-78.

controvérsias a respeito da entrada do primeiro navio no Porto de Natal. Segundo o desenhista e escritor Antônio Soares, foi em 25 de novembro de 1829 e não em 1839.⁷

Foi a partir da segunda metade do século passado que a navegação costeira se tornou freqüente no Porto de Natal. Entraram no porto 129 navios de cabotagem e 9 de longo curso. Em 1861, o tráfego marítimo foi de 180 navios, sendo 16 de longo curso e 164 costeiros. A partir da década de 70, a navegação diminuiu, foram apenas 88 navios, sendo 20 diretos e 68 de cabotagem.⁸

A diminuição da navegação, principalmente a de longo curso, teve como causa principal a dificuldade de se entrar na barra devido aos obstáculos existentes nela. Apesar disso, o nosso porto foi bastante freqüentado pela navegação costeira porque os navios eram de pequeno calado. Mas o comércio do Estado sentiu dificuldade, não só de transporte marítimo, mas sobretudo de estradas que ligassem a capital ao interior. As antigas estradas consistiam apenas em veredas por onde passaram os conquistadores dos sertões .

Paralelamente, ao crescimento da navegação no Brasil, outro meio de transporte que contribuiu para o desenvolvimento econômico do país foi o transporte ferroviário. Antes da chegada dos trilhos, as estradas do Brasil eram em geral de qualidade inferior, consistindo na sua maior parte, de trilhas por onde passavam os carros de bois, tropas de burros e mulas. Essas tropas constituíram o principal processo de transporte de mercadorias no interior do país. No litoral, utilizavam quase unicamente as vias marítimas, mas a navegação era muito deficiente.⁹

A introdução de estradas de ferro, importante melhoramento feito no país se deu pelo interesse de capitalistas estrangeiros e nacionais. Em Pernambuco, Bahia, Minas Gerais e demais regiões do Brasil, os trilhos foram ganhando terreno na segunda metade do século XIX. As ferrovias exerceram considerável influência no desenvolvimento da economia nacional. Favoreceram intensamente a produção agrícola, escoando muito mais rápido e barato para os portos litorâneos.¹⁰

Apesar do crescimento da navegação e do desenvolvimento ferroviário no Brasil, as formas mais rudimentares de transporte de mulas e de carros de bois conviveram paralelamente com as formas mais evoluídas de transporte.

⁷ SANTOS, Paulo Pereira dos. Evolução econômica do Rio Grande do Norte: (do século XVI ao século XX) Natal: Clima, 1994, cap. V, p. 147-48.

⁸ CASCUDO, Luis da Câmara. História do Rio Grande do Norte. Rio de Janeiro: Almanach Laermert (edições comemorativa da Independência), 1922, p. 359-363.

⁹ LOBO, R. Haddock. História do Brasil. 5. ed. São Paulo: Estruturada, (s. d.), cap. 18, p. 155-160.

¹⁰ *Idem*, *Ibidem*, p. 160.

A introdução de ferrovias no Rio Grande do Norte beneficiou por muito tempo a oligarquia Maranhão. Mas, a ferrovia que serviu para transportar a mercadoria do interior para a capital fez o trajeto oposto. Iniciando na capital, levou os produtos até Recife, através da conexão Natal-Recife, beneficiou a grande Praça pernambucana a partir do século atual.

1.2 - DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Durante o século XIX, o Brasil teve uma participação crescente no comércio mundial, devido à elevação das vendas do café e do açúcar, apesar do declínio das exportações do algodão.

As transformações ocorridas no mercado internacional como a Guerra de Secessão dos Estados Unidos que interrompeu temporariamente as exportações de algodão, destes para o Europa, o processo de descobrimento do açúcar de beterraba, a produção de cana-de-açúcar nas Antilhas e o plantio de algodão nas colônias dos países industrializados, repercutiram profundamente na evolução da economia nordestina.¹¹

Se durante a primeira metade do século XIX, os senhores-de-engenhos do Nordeste tiveram um longo período de expansão, a partir da segunda metade do referido século e início do atual tiveram que lutar para vencer duas grandes dificuldades: a queda dos preços e a concorrência do açúcar de beterraba.¹²

Os velhos engenhos evoluíram lentamente e passaram por uma série de transformações nos processos industriais, nas inovações tecnológicas e dos transportes.¹³

A grande lavoura açucareira precisou aumentar a produção e melhorar a qualidade do produto, para concorrer com o açúcar produzido nas Antilhas e o açúcar produzido na Europa.

A melhoria da indústria açucareira dependia muitos recursos financeiros e o açúcar produzido pelos engenhos bangüês era de inferior qualidade, não podendo competir no mercado internacional. Os senhores-de-engenhos passaram a instalar engenhos centrais e usar aparelhos capazes de fabricar o açúcar branco.¹⁴

Os engenhos centrais não obtiveram sucesso porque as companhia estrangeiras que montaram os engenhos não tiveram recursos suficientes para comprar maquinismos modernos

¹¹ ARBOCZ, Istvan Inre Lászio. Ensaio sobre a história econômica do Rio Grande do Norte. Natal: UFRN/Universitária (seca: coleção especializada, cap. 20), 1986, p. 24.

¹² SOUZA, Itamar de. A República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930), Natal: Edições comemorativa do centenário da proclamação da república, 1989, p.32.

¹³ ANDRADE, Manuel Correia de. A terra e o homem no nordeste. 4. ed. São Paulo: Ciências Humanas, 1980. cap. III, p. 80.

¹⁴ *Idem*, *Ibidem*, p. 83-94.

e os fornecedores de cana não forneceram cana o suficiente para a atividade industrial atingisse sua plenitude.

Em seu lugar surgiram as usinas, onde a concentração da atividade agrícola foi maior e a instalação da fábrica de açúcar estava quase sempre nas mãos de proprietários mais ricos, às vezes possuidor de vários engenhos.¹⁵

Nas últimas décadas do século passado, as usinas sofreram um impulso inicial. Em Pernambuco, Estado líder da revolução açucareira no Nordeste, surgiram 49 usinas entre 1885 e 1900. A elevação dos preços do açúcar cristal que passou a valer dez cruzeiros por arroba de 1890 a 1901, contribuiu para esse surto ou aparecimento de usinas no Nordeste. A partir desta data, a lavoura açucareira passou por uma crise decorrente da baixa vertiginosa da cotação dos preços do açúcar branco. Esta crise se estendeu até à 1^ª Guerra Mundial.¹⁶

Apesar da crise, o consumo interno do açúcar absorveu mais de 70 % (setenta por cento) da produção nacional e incentivou o surgimento de usinas. Em 1910 existiam 130 usinas, quase sempre fundadas por antigos senhores-de-engenhos. Na Paraíba, surgiu a Central São João, única no Estado no século XIX. Em Alagoas foram fundadas várias usinas como o Brasileiro, O Leão e o Sinimbu. Sergipe também contou com as primeiras usinas naquele século. Só o Rio Grande do Norte iniciou o século XX ligado à produção açucareira dos velhos bangüês. A 1^ª usina foi fundada em 1910.¹⁷

No Rio Grande do Norte, o número de engenhos em atividade diminuiu continuamente e ao término da primeira década, as engenhocas eram em número superior aos engenhos propriamente ditos.¹⁸

A produção algodoeira potiguar, durante o século XIX, passou por períodos de expansão e retração determinadas pelo mercado internacional, como ocorreu com toda a cultura algodoeira nordestina voltada para exportação.

O primeiro período de expansão foi causado pela seca de 1844/45 que dizimou o rebanho bovino do Estado. A Guerra de Secessão dos Estados Unidos e a quebra do fornecimento do algodão para o mercado internacional provocou o "*cotton hungler*", do qual beneficiou-se a agricultura nordestina na exportação do produto para a Europa.

¹⁵ ANDRADE, Manoel C. de. *op. cit.*, nota 13, p. 94.

¹⁶ ANDRADE M. C. de. *op. cit.*, nota 13, p. 94.

¹⁷ ANDRADE M. C. de. *op. cit.*, nota 13, p. 95.

¹⁸ SILVA, Marcos A. da. República em migalhas: História regional e local. São Paulo: Marco Zero/CNPQ, 1990, p. 163-65.

Outra grande seca de 1877/79 provocou nova expansão, entretanto, a retomada da produção algodoeira norte-americana no pós guerra, a concorrência da produção hindu e egípcia e o atraso tecnológico do Brasil, em relação aos outros centros produtores, excluíram a produção algodoeira nordestina no mercado internacional.¹⁹

O desenvolvimento e crescimento da agricultura através dos surtos algodoeiros e a diversificação da economia no Rio Grande do Norte, propiciada pelas secas periódicas, contribuíram para o desenvolvimento econômico e urbano a partir da segunda metade do século XIX. Apesar da agricultura nordestina vivenciar a crise do algodão e do açúcar no Rio Grande do Norte, a emergência do sal e da carnaúba, exerceu importante papel de sustentáculo da economia na pauta das exportações, juntamente com as culturas tradicionais. Mesmo com a transferência do eixo econômico para o Sudeste e a reorientação da economia nordestina para a mais nova região próspera, a economia do Estado cresceu paralelamente ao crescimento urbano de sua capital.

1.3 - DESENVOLVIMENTO URBANO

Apesar das mudanças ocorridas no início do século, a maioria dos núcleos urbanos do interior, segundo os cronistas da época, caracterizava-se por um aspecto descuidado, sendo imprecisos os limites entre a zona rural e urbana.

O comércio se baseava na troca de produtos e os fazendeiros recorriam às cidades portuárias para adquirir artigos mais elaborados. As populações interioranas viviam praticamente isoladas devido à falta de informações. As mensagens chegavam a estas populações através de políticos e fazendeiros locais ou por comerciantes tropeiros.²⁰

A província do Rio Grande do Norte, apesar da capital se situar no litoral, encontrou-se na mesma situação que outras pequenas províncias, como explica o Dr. Manuel Ribeiro em sua mensagem ao Congresso Legislativo:

"As ruas em miserável estado, sem calçamento e entulhadas de areia, sem água sem iluminação, sem cadeia e sem nada".²¹

¹⁹ LIMA, Hermano M. Ferreira e TAKEYA, Denise Monteiro. História político-administrativa da agricultura do Rio Grande do Norte, 1892-1930. Natal: PROED/UFRN, 1987 cap. 1, p. 19.

²⁰ COSTA, Emília Viotti da. *op. cit.*, nota 1, p. 203-04.

²¹ POMBO, Rocha. História do Rio Grande do Norte. Rio de Janeiro: Anuário do Brasil - edição comemorativa do centenário da independência, 1922, p. 335-37.

O estado em que se encontrava a província foi atribuída à falta de arrecadação de tributos (receitas), da dificuldade de exportação pelo Porto de Natal e a deficiência no transporte do produto mesmo para os mercados internos.

Para Cascudo, a capital não passava de um pequeno e modesto núcleo de população. Era mais importante pelo seu título do que pelo seu comércio. Este se fez, na maior parte, por outros entrepostos e todo o mal foi atribuído às más condições do porto.²²

O desenvolvimento do comércio e a intensificação da vida social contribuíram para a transferência dos senhores-de-engenheiros de suas terras para as cidades, onde construíram os sobrados. Famílias pobres do interior também migraram para as cidades e se instalaram em mocambos, nos manguesais onde havia uma alimentação farta e fácil.²³

Na medida em que os fazendeiros se deslocaram para os grandes centros, cresceu a tendência em promover melhoramentos urbanos. Para melhorar as condições dos habitantes, o Recife, a partir de 1839, passou a ser iluminado por um sistema que utilizava o óleo de peixe como combustível. Esse sistema só foi substituído pelo gás em 1859.

Mas foi a partir de meados do século XIX que as principais províncias cresceram rapidamente. A estrada de ferro proporcionou o desenvolvimento do mercado interno e estimulou indiretamente a urbanização. O sistema de carris urbanos instalou-se em Recife em 1868. Instalaram-se redes de tráfego urbano em Salvador, Rio de Janeiro, São Luís, Recife, Campinas e São Paulo. Na década de oitenta criaram-se os serviços telefônicos em São Paulo, Salvador, Rio de Janeiro e Campinas.

Em 1872, em São Paulo, a iluminação pública passou a ser a gás. No Rio de Janeiro, o gás já era usado desde 1854, na iluminação pública. Em 1892, o sistema de transportes urbanos foi melhorado com a instalação de bondes elétricos.²⁴

A prosperidade das grandes províncias contrasta com a realidade das pequenas províncias. Desde cedo as províncias de Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo, cuidaram em melhorar suas capitais com serviços urbanos. Esta prosperidade foi atribuída ao papel histórico que cada uma destas províncias exerceram no decorrer da História do Brasil, tornando-se centros administrativos importantes, ora como sede do governo, ora como principal centro econômico da região.

Em relação às pequenas províncias, particularmente, o Rio Grande do Norte, a melhoria e urbanização da cidade só foi possível com o crescimento de sua economia, a partir da segunda metade do século XIX. Em 1858, melhorou-se o ensino público, a agricultura

²² CASCUDO, Luís da Câmara. *op. cit.*, nota 8, p. 371.

²³ Pernambuco Imortal. Períodos de guerra (Jornal do comércio), Recife, fascículo 6, 1995.

²⁴ COSTA, Emília Viotti da. *op. cit.*, nota 1, p. 215.

tomou vultuoso desenvolvimento, mas as condições do porto e do transporte entravavam o comércio da capital. No ano seguinte foi criada a Capitania do Porto.²⁵

Em 1860, os presidentes das províncias começaram a cuidar dos inconvenientes que a entrada da barra apresentou aos grandes navios. Por esta época, os presidentes se empenaram mais em melhorar a capital. Inaugurou-se a iluminação pública com a troca de 60 lampiões muito velhos e estragados, por outros novos, comprados em Pernambuco. Mais tarde, renovou-se o material, instalando lâmpadas já montadas em postes de ferro.²⁶

Em 1870, a província entrou em uma nova fase. A Cidade do Natal tomou um aspecto de renovação. Achou-se ligada por uma ladeira calçada e de suave declive, da Cidade Alta ao Bairro Comercial à margem do rio.²⁷ Em 1880, concluiu-se a construção do mercado público e foi inaugurada a estrada de ferro para o sul. Seu porto já estava muito melhorado, sendo o mais freqüentado da província, com excelente e amplo ancoradouro.²⁸ Como podemos notar a província do Rio Grande do Norte obteve um relativo desenvolvimento, graças ao crescimento de sua economia que contribuiu para o melhoramento urbano da capital.

²⁵ POMBO, Rocha. *op. cit.*, nota 21, p. 346.

²⁶ CASCUDO, L. da C. *op. cit.*, nota 8, p. 371-72.

²⁷ POMBO, Rocha. *op. cit.*, nota 21, p. 349.

²⁸ CASCUDO, L. da C. *op. cit.*, nota 8, p. 372

2 - NORDESTE VERSUS SUDESTE

Desde o período colonial, o Nordeste brasileiro constituiu-se numa das áreas mais importantes para a nossa economia. No entanto, ela manteve-se na condição de região econômica rentável para Portugal e conservadora dos meios de produção e das relações sociais de produção até meados do século XIX.

A chegada da Corte Portuguesa no Brasil e a instalação do Governo no Rio de Janeiro, marcou a perda da hegemonia política do Nordeste para o Sudeste. A perda desta, implicou na busca de melhoramentos (obras para infra-estrutura) em favor das grandes praças.

O rateio dessa obras, contribuiu para aumentar as desigualdades entre o Nordeste e o Sudeste e mais ainda, entre as grandes praças do Nordeste e as pequenas províncias do Norte, porque estas estiveram quase sempre sob o domínio das grandes praças.

Os protestos do Norte, como foram chamados os Estados do Nordeste, após o fracasso das Capitânicas Hereditárias, denunciaram através do jornal a maneira como as obras para infra-estrutura estavam sendo distribuídas. Segundo o Diário de Pernambuco "O Governo Imperial concentrou injustamente os recursos de toda a nação".¹

No fim do Império, as províncias do Norte se prejudicaram pelo favorecimento da Corte do Rio para Região Sudeste. Das grandes províncias, Pernambuco e Bahia não puderam ampliar e modernizar seus portos e a Bahia não pôde concluir a ferrovia Salvador-Juazeiro, para controlar o Vale do São Francisco.

As províncias como o Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, apesar de cada uma ter recebido uma ferrovia, foram prejudicadas, pois estas chegaram tarde demais e os concorrentes americanos e ingleses já haviam tomado o mercado internacional do açúcar e do algodão.²

As desigualdades havidas entre as duas regiões com a implantação de estradas-de-ferro em grande escala, beneficiou o Sudeste nos últimos anos do Império com a maior parte da rede ferroviária, enquanto o Nordeste recebeu apenas 33% (trinta e três por cento) das estradas. Em 1889, a participação do Nordeste nesse rateio reduziu para 26% (vinte e seis por cento) do total, enquanto que a região Sudeste recebeu 74% (setenta e quatro por cento) das estradas-de-ferro.

¹MELO, Evaldo Cabral de. O Norte agrário e o Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, p. 191.

²Idem, Ibidem, p. 192.

Apesar disso, os caminhos de ferros construídos no Norte do país não tiveram impacto comparável ao que exerceu nas áreas cafeeiras, onde um conjunto de condições ecológicas favoreceu a região Sudeste, em particular, São Paulo que, situado numa região de clima temperado, favoreceu a expansão do café para o Oeste paulista e, conseqüentemente, incentivou a industrialização do país.

Estas desigualdades não foram influenciadas somente pelo desempenho econômico das duas regiões (por um lado, a pujança da lavoura cafeeira e, por outro lado, pelo declínio da lavoura açucareira e algodoeira), mas foi sobretudo pela ação do Governo no que influenciou decisivamente, no desenvolvimento ferroviário no Sudeste.³

Diante de um conjunto de situações que favoreceram a região Sudeste (clima favorável, expansão do café e a ajuda do Império nas decisões políticas e econômicas), a historiografia brasileira costumou-se a escrever o Sudeste como uma área que, através do café, levou ~~esta~~ à industrialização do país.

Ao mesmo tempo, a historiografia brasileira restringiu o Nordeste como aquela produção agrícola e estrutura agrária que predominou desde o período colonial. Apesar do Nordeste ter cultivado a cana-de-açúcar durante longos períodos, ela se caracterizou também como uma região algodoeira e canavieira.⁴

→ O braço escravo que por muito tempo ajudou no desenvolvimento das lavouras do Nordeste e Sudeste, constituiu-se num dos graves problemas a serem resolvidos a partir de meados do século XIX, com a proibição do tráfico de escravos (1850) e a conseqüente abolição dos escravos (1888).

A falta de escravos agravou o quadro das regiões detentoras de escravos, em especial o Nordeste e provocou uma dupla crise neste: primeiro, porque parte dos escravos restantes no Nordeste foram deslocados para a região sul em conseqüência do crescimento das lavouras de café; segundo, a crise que se abateu sobre a economia açucareira.

Apesar do desabastecimento da mão-de-obra escrava, o Nordeste já usava outras formas de trabalho. Estes trabalhadores eram recrutados nas margens dos engenhos e fazendas, além daqueles que fugiam das secas periódicas para o Agreste, Zona da Mata e Litoral, como mão-de-obra não assalariada.⁵

³ MELO, Evaldo Cabral de. *op. cit.*, nota 1, p. 193.

⁴ SILVA, Marcos A. da. República em migalhas (história regional e local). São Paulo: Marco zero/CNPQ, 1990, p. 161-62.

⁵ SANTANA, Marta M. Falcão de Carvalho e Moraes. Nordeste açúcar e poder: um estudo da oligarquia açucareira da Paraíba (1920-1962). Paraíba: CNPQ/UFPB, 1990, p. 82.

O Nordeste não recebeu o financiamento para substituir os escravos pelos imigrantes livres. Ao contrário, devido à demanda de café, o Sudeste reforçou a escravidão até que se resolvesse o problema de substituição do escravo pelo assalariado, através da imigração de estrangeiros financiada pelo Governo Federal.⁶

O processo de regionalização e da afirmação da região Sudeste como área hegemônica capitalista e a subordinação do Nordeste para o capital estrangeiro, além das disparidades a nível regional, que contribuíram decisivamente, para os desequilíbrios regionais desde a época do Império. ^{???} A predileção do Governo pela parte que foi a mais próxima (Sudeste) contribuiu para aumentar essa diferenças. | ?

Para solucionar esses desequilíbrios, o Governo adotou uma política creditícia e tributária, além do incremento de obras públicas e socorros de emergências em épocas de calamidade no Nordeste. Neste sentido, a intervenção estatal reforçou os desequilíbrios devido à política clientelista do Governo Federal, que contribuiu, significativamente, para a reprodução do poderio econômico e político.⁷

A classe hegemônica, que se apropriou da direção e controle dos órgãos implantados pelo Poder Central, ora utilizou como cabide de emprego, ora como instrumentos para ampliação de sua base de apoio. Em troca da reprodução desse poderio econômico e político, a fração dominante regional deixou-se capturar pela fração dominante nacional, atuando a ideologia regionalista como fator reprodutor da regionalização ao longo do processo histórico.⁸

2.1 - A PERDA DA HEGEMONIA ECONÔMICA

A perda da hegemonia econômica do Nordeste para o Sudeste marcou profundamente o desenvolvimento daquela região que desde o período colonial manteve-se durante muito tempo como importante elo econômico, entre o país e a Europa no comércio internacional.

⁶ SANTANA, *op. cit.*, nota 5, p. 88-9.

⁷ SANTANA, *op. cit.*, nota 5, p. 97.

⁸ SANTANA, *op. cit.*, nota 5, p. 97.

Paralelamente ao envolvimento do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho, a partir da quinta década do século XIX, processou-se, a nível nacional, a Divisão Intra-nacional do Trabalho. Sob a égide da cultura cafeeira que, junto com a crise da lavoura nordestina no mercado mundial, transferiu o eixo econômico para aquela região próspera, onde se processou a industrialização no país.

As mudanças que ocorreram a partir de 1850, fizeram com que a Região Nordeste lutasse contra as dificuldades no abastecimento da mão-de-obra, na crise dos preços do açúcar e do algodão, na concorrência com outras nações e na implantação e modernização do parque açucareiro.

O açúcar brasileiro, porém, perdeu em muito sua importância no século passado por causa da concorrência de diversas regiões de clima quente como a América Central, as Antilhas e as Índias Orientais Holandesas. As terras do Norte e Nordeste foram prejudicadas em virtude da concorrência e invenção do processo que permitiu fabricar o açúcar de beterraba, planta de climas temperados e frios.⁹

O declínio da produção açucareira para o mercado mundial significou que o Centro-Sul do país, com o seu crescimento (veio superar) superou o Nordeste na condição de região mais dinâmica da colônia. A ausência de uma significativa imigração estrangeira fez com que a região evoluísse de maneira mais conservadora do que o Centro-Sul.¹⁰

O Nordeste brasileiro e parte do Norte (Maranhão, séc. XIX) se caracterizou, em virtude de seu clima, como a única área produtora de algodão no país. A ocorrência de ciclos econômicos causados pela quebra da produção Norte-americana e o crescimento da indústria têxtil da Inglaterra, provocou o que nós chamamos de "*cotton hungler*" e inseriu o Nordeste no mercado mundial do algodão.

Durante os dois ciclos econômicos, a cultura algodoeira nordestina sofreu concorrência principalmente pelo desenvolvimento da cotonicultura nas principais colônias inglesas da Índia e do Egito, além da retomada da produção algodoeira Norte-americana. Embora o desenvolvimento da indústria têxtil no país absorvesse uma parcela crescente da produção brasileira do algodão, isto não conseguiu impedir a retração da atividade.

A queda dos preços e a perda do mercado externo acarretou redução das atividades no setor algodoeiro nordestino, resultando na queda do movimento das principais cidades produtoras. A retração deveu-se também à imigração de suas populações para a Amazônia,

⁹ LOBO, R. Haddock. História do Brasil. 5. ed. São Paulo: Edições Estruturada (coleção estudos sociais), (s. d.), v. 2, cap. 18, p. 160.

¹⁰ LEWIN, Linda. Política e parentela na Paraíba: um estudo de caso da oligarquia de base familiar. Rio de Janeiro: Record, 1903, p. 35.

devido a extração da borracha e que se aceleraram em face das várias secas registradas no período.

O atraso tecnológico que a produção açucareira e algodoeira sofreram no século passado, resultou na retração da economia nordestina no mercado externo. A atrofia do mercado algodoeiro no exterior acarretou também na retração do setor industrial do Nordeste e vinculou a sua economia ao mercado nacional e que se concretizou nas primeiras décadas do século XX.¹¹

Com a perda do mercado externo, o principal produto do Nordeste, o açúcar, passou a depender do mercado interno, sendo São Paulo seu maior consumidor. Com a queda dos preços do café no mercado internacional, os produtores de café passaram também a produzir o açúcar, agravando ainda mais a crise da economia nordestina.¹²

Enquanto o Nordeste sofria com a crise de seus principais produtos, a situação do espaço cafeeiro foi inversa. O predomínio sobre a cultura do açúcar tornou-se possível depois da segunda metade do século XIX. As exportações atingiram 64,5% no último decênio do século e foi crescendo. Esse resultado nas exportações brasileiras significaram a liderança econômica do café.¹³

Quando o Nordeste sofreu com a crise de sua economia nas últimas décadas de século XIX, no Rio Grande do Norte não foi diferente. Para agravar o quadro do Estado, a ocorrência do inverno rigoroso no ano de 1824, prejudicou mais de dois terços da produção açucareira do Vale do Ceará-Mirim.¹⁴ O açúcar produzido no sul do estado foi incapaz de manter suas exportações devido a concorrência de Pernambuco e a produção de açúcar das Antilhas.¹⁵

Por causa da concorrência nacional e internacional, o açúcar Norte-rio-grandense cedeu lugar para a agricultura do algodão do Seridó no início deste século, pela maior demanda no mercado nacional. Igualmente à economia nordestina, o algodão Norte-rio-grandense cresceu e se desenvolveu com a ocorrência dos dois ciclos econômicos. Porém perdeu o seu lugar no mercado nacional.

¹¹ ARBOCZ, Istvan Inre Lászio. Ensaio sobre a história econômica do Rio Grande do Norte. Natal: Universitária (UFRN), 1986, cap. 2, p. 27.

¹² CAMPOS, Raymundo C. B. História do Brasil. São Paulo: Atual, 1983, v. 3, cap. III, p. 166.

¹³ SINGER, Paul. Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: companhia Editora nacional/USP, p. 28.

¹⁴ LIMA, Hermano M. Ferreira e TAKEYA, Denise Monteiro. História político-administrativa da agricultura do Rio Grande do Norte (1892/1930). Natal: PROED/UFRN, 1987, cap. 1.2.2, p. 18.

¹⁵ MEDEIROS, Tarcísio de. Aspectos geopolíticos e antropológicos da história do Rio Grande do Norte. Natal: Universitária/UFRN, 1973, p. 95.

Apesar da perda do mercado externo, o algodão potiguar tornou-se importante em virtude de uma variedade do herbáceo, "o mocó", que garantiu a sua atuação na pauta das exportações.

3 - O DOMÍNIO DAS GRANDES PRAÇAS

A economia brasileira no Império baseou-se na produção agro-exportadora de produtos primários, herdada do período colonial sob uma organização do espaço econômico, estruturada na dominação de alguns entrepostos regionais. Estes monopolizaram o comércio de grandes áreas, ultrapassando em muito os limites administrativos das capitanias e sobretudo das províncias.

No Norte, a praça de Belém intermediou o comércio do Vale Amazônico; São Luís, o do Maranhão, o do Piauí e o do Norte do Ceará; o Recife, o da Mata e do Agreste pernambucano, bem como o das capitanias anexas de outrora, do Ceará e Alagoas.¹

O domínio do comércio sobre algumas capitanias - Paraíba e Rio Grande do Norte - iniciou-se a partir da sua colonização. Para garantir o domínio de sua colônia no norte do país, como foi chamado também o Nordeste nesta época, o Governo português ordenou o capitão-mor de Pernambuco a criação destas capitanias.

O domínio de Pernambuco sobre essas capitanias significou para os senhores-de-engenhos a aquisição de extensas terras no litoral e na Zona da Mata. As classes que detiveram a propriedade da terra, dos escravos, dos engenhos, isto é, o controle das relações de produção, controlavam também toda a atividade produtora até a comercialização.

O domínio das relações de produção resultou no aumento de seu poder político sobre os lavradores, os pequenos proprietários e sobre a população livre despossuída.

O domínio desta classe agro-exportadora sobre estas populações significou a sua efetivação no poder através de laços interfamiliares e pela sintonia de seus interesses econômicos.

A política de sintonia de interesses refletiu na persistência e mando das principais famílias detentoras da propriedade: dos Gomes da Silveira, dos **ALBUQUERQUE MARANHÃO**, dos Souza Carvalho, dos Carneiro da Cunha, e entre outros senhores-de-

¹ MELO, Evaldo Cabral de. O Norte agrário e o Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, p. 220.

engenhos detentores dos principais cargos políticos e posteriormente cultivadores do açúcar e algodão, criadores de gado na Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte.²

Mas foi a partir da instauração do regime republicano, no marco do processo de regionalização, que estas oligarquias se consolidaram e estruturaram sua base agro-exportadora e, com a emergência da cotonicultura, garantiram a liderança política a nível regional. A autonomia proporcionada pelo novo regime, ^{em que} cada Estado teria que se manter com suas próprias receitas, carrou benefícios para as regiões mais prósperas, onde a intervenção estatal se fez mais presente.

Alguns republicanos, no entanto, pretendiam romper os particularismos locais no sentido de desenvolver a unidade nacional. Queriam a centralização política e a extensão dos poderes governamentais. A centralização política não foi aceita pela grande maioria, porque os interesses dos grandes proprietários eram incompatíveis com o programa de centralização nacional.³

As tendências centralizadoras do Governo de Deodoro desembocou na crise de 1891, quando alguns nacionalistas, baseados na perspectiva de industrialização entraram em conflito com a corrente vinculada aos interesses agrários. As tentativas de concentração do poder no Governo de Deodoro se basearam na teorização e construção de um sistema social autodeterminado, isto é, num capitalismo nacional mais autônomo.

Esse sistema entrou em conflito na medida em que o país intensificou sua dependência ao capitalismo monopolista e em função de uma problemática bem mais ampla. A classe hegemônica procurou defender a idéia de uma autonomia a nível nacional exigindo maior concentração de poder que conduziria a um processo nacional mais independente.

As oligarquias locais discordavam dessa idéia com receio de perderem sua autonomia política. Sentiram-se ameaçados de serem excluídos na situação de classe dominante. A mudança de regime constituiu para essas oligarquias a solução mais adequada aos impasses políticos.⁴

A falta de sintonia entre as diversas instâncias do poder no sistema federativo provocou sucessivas crises do novo regime. Procurando sanar este problema, o Governo Federal adotou a "Política dos Governadores" no sentido de restabelecer o relacionamento entre o poder central e as situações estaduais. O apoio das oligarquias locais a Prudente de Moraes nas eleições foi dada porque ele estabeleceu a composição dos Governos locais,

² SANTANA, Maria M. Falcão de Carvalho e Moraes. Nordeste açúcar e o poder (um estudo da oligarquia na Paraíba 1920-1962). Paraíba: CNPQ/UFPB, cap. 1.1, p. 45-6.

³ SILVA, Janice. Raízes da Ideologia do planejamento: Nordeste (1889-1930). São Paulo: Ciências Humanas, 1978, cap. 3, p. 30.

⁴ Idem, *Ibidem*, p. 35.

enquanto Deodoro procurou se afastar da política do paternalismo e do compromisso das oligarquias.

No entanto, a política dos governadores favoreceu aos grandes estados que, dotados de representatividade política e econômica, detiveram a liderança do Congresso e conseqüentemente tiveram mais acesso ao poder executivo. Esta política reduziu a autonomia dos pequenos Estados que, dotados de pouca representatividade, passaram a depender economicamente dos Estados mais fortes.

Pernambuco, por exemplo, enquanto assumia o papel de cliente perante o Governo Central e de sua situação privilegiada a nível regional, adotou uma política de dominação em relação aos demais estados vizinhos.

Procurando tirar o máximo de proveito de seu controle econômico do Porto de Recife e de sua atuação estratégica de terminal das diversas linhas férreas estendeu seu raio de controle até Alagoas ao Sul, Paraíba e Rio Grande do Norte ao Norte e partes do Ceará e do Piauí ao Norte e a Oeste.⁵

A Paraíba com suas variações geográficas integrou-se naturalmente à topografia do território pernambucano pela sua proximidade territorial, além de seu papel político como satélite de Pernambuco, ^{que} permitiram o controle econômico deste sobre a Paraíba. No entanto, a Paraíba sofria ainda mais com o problema de seu porto que não deu acesso às embarcações de grande calado em virtude do extenso assoreamento.⁶

Não fugindo da mesma ótica, o Rio Grande do Norte integrou-se ao Estado de Pernambuco através das influências da oligarquia Maranhão, que possuía laços de parentescos com a antiga província pernambucana. A presença da oligarquia dos Albuquerque Maranhão desde a colonização foi marcante e o seu domínio político e econômico se consolidou durante a República Velha sob a liderança de Pedro Velho de Albuquerque Maranhão. Ao final da República Velha perdeu o seu domínio político e econômico para uma nova oligarquia alicerçada sob uma nova cultura, a algodoeira.

Foi através da influência política e econômica da oligarquia Maranhão que podemos explicar os entraves causados à economia Norte-rio-grandense na República Velha, a exemplo dos transportes e do sal que impediram a livre concorrência; a nomeação de parentes e amigos para os cargos públicos e a transformação do Porto de Natal num cabide de empregos. Esta prática política provocou o atraso da modernização do porto, que também se constituiu num

⁵ SANTANA, *op. cit.*, nota 2, p. 46.

⁶ LEWIN, Linda. Política e parentela na Paraíba: um estudo de caso da oligarquia de base familiar. Rio de Janeiro: Record, 1993, p. 75.

grave problema devido a dificuldade dos navios entrarem no Porto da Barra na foz do Rio Potengi.

O domínio econômico das grandes praças sobre algumas áreas tornou-se possível também com a implantação da rede ferroviária no Nordeste brasileiro. A implantação desta reforçou a estrutura de relações comerciais interprovinciais. Inicialmente foi construída para dar mais autonomia às pequenas províncias.

A reação dos grandes entrepostos para recuperar o domínio do comércio em diversas áreas iniciou-se nos últimos anos do Império, quando os trilhos ligados a ramais, fizeram das pequenas ferrovias, simples prolongamento das vias férreas das grandes províncias. (Ver Anexo I).

As capitais que tentaram dominar o comércio das áreas interioranas, colocando-se como intermediário entre elas e as grandes praças, não impediram [?] estas nas relações com o exterior e com outras regiões do país. Mantendo a sua hegemonia intacta, Pernambuco impediu estas capitais de se transformarem em iguais, colocando-as submissas ^{a si} ~~a esta~~.⁷

Em suma a Política do Governo Imperial de interconexão ferroviária para o Norte, favoreceu o entreposto recifense em detrimento das pequenas províncias que, com a construção das estradas-de-ferro, viram a perspectiva de provincialização do comércio. [?]

3.1 - A PROVINCIALIZAÇÃO

As pequenas províncias almejam a conquista de sua autonomia econômica e a comercialização direta com o exterior através da construção de uma malha ferroviária a seu serviço, a ampliação e modernização de seus portos no sentido de garantir a diminuição dos impostos cobrados às grandes praças e a sua eliminação.⁸

A ferrovia correspondeu a esta tentativa, funcionando como corredores do comércio interno entre o interior e a capital. Nestas perspectivas, as ferrovias nortistas deveriam servir de instrumento de emancipação provincial, colocando todo o movimento comercial diretamente para as suas capitais.⁹

A única ferrovia ~~Norte~~-rio-grandense que correspondeu a esta perspectiva foi a ferrovia Central-Sertão que internando-se no Estado, ligou os principais municípios produtores à capital. A ferrovia Natal-Nova Cruz, não se destinou a esta aspiração porque se

⁷ MELO, Evaldo C. de. *op. cit.*, nota 1, p. 220-22.

⁸ MELO, Evaldo C. de. *op. cit.*, nota 1, p. 234.

⁹ MELO, Evaldo C. de. *op. cit.*, nota 1, p. 221.

transformou em um simples prolongamento da ferrovia que saía do Porto de Recife até à capital Norte-rio-grandense.

No caso da Paraíba, os caminhos de ferro conduziu a capital a inserir-se nas relações entre os núcleos comerciais do interior e o entreposto regional. As outras pequenas províncias como o Rio Grande do Norte, também inseriram-se nessa relações passando-se por intermediário das áreas interioranas e o entreposto regional. Tal tentativa de provincialização foi malograda pela política de interconexão ferroviária que beneficiou os grandes entrepostos regionais como Pernambuco, São Luís e Salvador (Ver Anexo N.º 1).

A modernização e reforma dos portos constituiu-se numa outra tentativa de provincialização do comércio pelas pequenas praças. Mas isto exigiu grandes recursos financeiros para executá-las e mesmo as grandes praças não puderam realizar com recursos próprios.

A modernização dos portos por empresas privadas através da Lei de Docas de 1869 foi recebida com desconfiança pelas grandes praças. A exemplo da praça de Recife que se opôs a este sistema porque a aquisição dos direitos de importação pelas empresas privadas terminaria por controlar o comércio da praça. As províncias preferiram que toda a construção e reforma dos portos fossem feitas diretamente pelo Estado.¹⁰

As obras dos portos do Rio Grande e Santos foram financiados por taxas portuárias de acordo com a Lei de Docas de 1869, com a diferença de que foi o Estado que se encarregou de executar os melhoramentos e não a empresa privada. Mais tarde, o Porto de Recife também recebeu a garantia do Estado para aprofundar e alargar o canal com os mesmos privilégios dados aos dois portos.¹¹

Ao final do Império, a situação precária dos portos brasileiros exigiu um estudo detalhado sobre as dificuldades de cada um deles. O engenheiro inglês Sir John Hawkshaw ficou encarregado de fazer um estudo detalhado sobre os principais portos do país.

Em rápidas observações (~~o grifo é uma~~) do Porto de Natal, o engenheiro recomendou o arrasamento de uma secção do recife e a drenagem do canal de modo a alargar a abertura. A princípio se tratou de uma opção técnica com o aprofundamento e regularização do trecho do rio entre a sua foz e a cidade.¹²

¹⁰ MELO, *op. cit.*, nota 1, p. 234.

¹¹ MELO, *op. cit.*, nota 1, p. 242.

¹² MELO, *op. cit.*, nota 1, p. 236.

O Porto de Cabedelo também se ressentiu de uma opção técnica. Devido às enchentes do Rio Paraíba, o assoreamento impediu o acesso dos navios ao porto da capital.¹³ O transporte de mercadorias por ferrovia para a alfândega de Varadouro, resultou num aumento dos custos do frete. O aumento destes levaram os produtores paraibanos a exportar o algodão do interior para o Porto do Recife, como opção econômica mais viável.¹⁴

A reforma dos dois portos se arrastaram até a implantação do Estado Novo, quando foram inaugurados. A modernização dos portos do Recife e Salvador foi realizado após a implantação da República. Mas as obras do porto de Salvador não foram adiante devido a falta de interesse da bancada (~~do Parlamento~~) baiana no Parlamento.

A grande dificuldade do Porto de Recife se encontrou no ancoradouro externo, inseguro e precário, e o interno, onde só tinham acesso os pequenos vapores e as embarcações à vela da navegação costeira.¹⁵ Graças à bancada Pernambucana no Parlamento e através do Ministério Caxias-Cotegipe, pôde-se fazer a reforma do porto.

Durante esse ministério alargou-se e aprofundou-se o Mosqueiro e construiu-se um cais e dois quebra mares: um junto ao banco do inglês e o outro no exterior, que transformou o Lamarão num ancoradouro interno. Nos anos de 1883-84, o serviço de dragagem do porto eliminou a assoreamento e o acesso (do porto) ao ancoradouro interno permitiu o ingresso de vapores como o Royal Mail, o Mondego e outros navios de grande calado.¹⁶

A modernização do Porto de Recife foi efetivada não só pela ação constante de sua bancada, mas porque Pernambuco constitui-se num entreposto comercial importante desde os tempos coloniais.

¹³ MELO, op. cit., nota 1, p. 236.

¹⁴ LEWIN, Linda. op. cit. nota 6, p. 83.

¹⁵ MELO, Evaldo C. de. op. cit., nota 1, p. 237.

¹⁶ MELO, Evaldo C. de. op. cit., nota 1, p. 239-41.

Pernambuco?

4 - O PORTO DE NATAL: DIFICULDADES E TENTATIVAS DE MELHORIA

Um dos problemas que afligiu os ~~Morte-rio-grandenses~~ Morte-rio-grandenses foi a questão da entrada da barra (~~o grife é mau~~) que, semelhante aos paraibanos, afligia o Porto de Cabedelo. De acordo com o Jornal **A República**, "o comércio vinha se conservando na dependência absoluta de Pernambuco, na medida em que o porto do Estado não dava acesso aos vapores de linhas transatlânticas".¹

Desde muito tempo que os residentes da província reclamavam da dificuldade não só de acesso ao porto, mas sobretudo de transportes marítimos e terrestres. À falta de acesso interno da barra provocou vários acidentes durante todo o século XIX. O mais célebre foi o ocorrido com o **São Sebastião**, que carregava a figura memorável do Coronel Luís Alves de Lima e Silva (O Duque de Caxias). A embarcação quebrou a quilha em um penedo oculto na água, perigoso quando em marés baixas.

Apesar do Porto de Natal não possuir grande valor comercial, a pedra do Picão do Sul contribuiu negativamente para a diminuição da navegação à vapor. O jornal da época editado no Rio de Janeiro (1840), o **Jornal do Comércio** - lamentou a situação dos portos da Paraíba e Natal por oferecerem o mesmo risco à navegação e pela inexistência de um comércio significativo os paquetes de vapores deixaram de tocar nelas.²

Por trinta anos consecutivos, vários navios fundearam no "Lamarão" fora da barra com receio de baterem em outro escolho perigoso, o cabeço de negro (~~o grife é mau~~). Mesmo assim, o comércio de Natal fez-se em sua maior parte por outros entrepostos.

Para garantir a navegação regular, ou seja, o serviço de cabotagem no Rio Grande do Norte, foi contratada em 1853 a **Companhia Pernambucana de Navegação Costeira**. Foi concedido a esta empresa o privilégio exclusivo para navegar costeiramente entre os portos de Maceió e Fortaleza. O contrato obrigava a empresa trafegar seus vapores nos portos de Natal e Macau. Mais tarde, Mossoró foi também contemplado nas escalas do Norte. Neste mesma época, começaram a surgir outros vapores como o Pirapora, Iguaçu e outros.³

Em 1859, foi criada a Capitania dos Portos e a partir desta data, os Presidentes das Províncias, começaram a cuidar e corrigir os inconvenientes que apresentaram à entrada da

¹ SILVA, Janice Theodoro. **Raízes da ideologia do planejamento: Nordeste (1889-1930)**. São Paulo: Ciências humanas (coleção ontem e hoje), 1978, cap. 1.3, p.34.

² MEDEIROS, Tarcísio de. **Aspectos geopolíticos e antropológicos da história do Rio Grande do Norte**. Natal: Universitária/UFRN, 1973, p. 90.

³ SANTOS, Paulo Pereira dos. **Evolução econômica do Rio Grande do Norte (Do século XVI ao séc. XX)**. Natal: Clima, 1994, cap. V, p. 147.

barra. Em 1870, Natal cresceu bastante, mas o seu comércio ainda dependeu muito da praça de Recife. Anos depois, o porto melhorou muito e fez até algum comércio direto com a Europa.⁴ (Ver Anexo II).

O desembarque e embarque de mercadorias ou de pessoas eram feitos no Lamarão, através de pequenas embarcações como jangadas, catraias e pontões que muitas vezes tornavam-se perigosas as viagens. A falta de uma embarcação apropriada para fazer a inspeção dos navios ancorados no Lamarão da barra impediu e limitou os serviços de inspeção da polícia do porto e obrigou-os a receber apenas a lista dos passageiros no cais de desembarque.⁵

Quando o Governo do Estado do Rio Grande do Norte passou a se preocupar em desobstruir a barra do Rio Potengi, prejudicado pelos recifes ali existentes e pelas dunas submersas, o Governo Federal, no sentido de fazer um estudo detalhado sobre as condições de todos os portos do país, enviou o ilustre engenheiro inglês Sir John Hawkshaw.

Em Natal, ele fez rápidas observações e recomendou "o arrasamento de uma secção do recife e a drenagem do canal de modo a alargar a abertura". Mas devido à crise mundial do capitalismo, com a grande depressão econômica de 1873, os créditos foram suprimidos e o Governo Federal não liberou recursos para tal fim.

Desde 1890, que se cogitou em melhorar a entrada do Porto de Natal, mas os serviços realizados anteriormente a Comissão de 1893 não foram aproveitados porque a conservação do porto, assim como o da Paraíba e o de Alagoas, pertencia e estava sob a direção do engenheiro que dirigia esses serviços no Porto de Pernambuco.⁶

Nada pode-se fazer nesta época, porque interessam à praça de Recife a manutenção dos escolhos existentes na barra. A retirada destes, significaria a perda de parte dos lucros obtidos na intermediação com o exterior e também significaria a perda da hegemonia econômica sobre o Estado do Rio Grande do Norte.

⁴POMBO, Rocha. História do Estado do Rio Grande do Norte. Rio de Janeiro: Anuário do Brasil (edição comemorativa da Independência), 1922, p. 349-50.

⁵MENSAGEM do governador Alberto Maranhão ao Congresso Legislativo. 14.07.1900. Polícia do Porto.

⁶MENSAGEM lida no Congresso Legislativo do Rio Grande do Norte pelo governador Augusto Tavares de Lira. cap. Obras Públicas, julho de 1904-06.

Na verdade, até hoje existem algumas instituições federais que estão sob o domínio dos grandes Estados. Por exemplo, Pernambuco dominou por muito tempo a malha ferroviária existente no Nordeste cuja direção ficou na capital pernambucana.

Em 1893, foi organizado uma Comissão - Comissão de Obras do Porto de Natal - chefiado pelo Dr. Adolfo do Costa Cunha de Lima, que se encarregou de reexaminar os estudos feitos anteriormente pelo Dr. Afonso Henrique de Souza Gomes.⁷

Este, ao apresentar o relatório sobre o melhoramento do nosso porto em junho de 1890, entendia que além da fixação de dunas e da dragagem também havia uma necessidade de corte dos rochedos existentes na entrada da barra como ele classificou:

- a) arrasamento de grande parte do recife norte ou Cabeça de Negro;
- b) arrasamento da parte do recife sul;
- c) o arrasamento parcial da Baixinha.

A mudança de opinião do ilustre engenheiro em não defender a retirada, provocou a sua eliminação no projeto organizado posteriormente e aprovado segundo indicação do Sr. Lauro Müller, em 2 de junho de 1902.⁸

O engenheiro Cunha Lima limitou-se apenas na instalação da "Comissão e a fazer observações de marés. O engenheiro Souza Gomes iniciou o serviço de fixação das dunas, levantou a planta topohidrográfica e fez as primeiras sondagens fluviais e marítimas sistemáticas, procedendo também sondagens geológicas e observações meteorológicas. O engenheiro Nunes Ribeiro cuidou da proteção das margens do rio iniciando o indicado guia-correntes ou diques da Redinha.

A comissão liderada pelo engenheiro Lauro Müller// deu continuidade ao plano estabelecido no relatório do Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas a partir de 1902. Foram eles: a consolidação das dunas; a dragagem e a regularização da margem oeste; a conclusão do Edifício das oficinas, reparação de suas dependências e restabeleceu-se o serviço de observações meteorológicas.

O arrasamento dos rochedos proposto inicialmente pela comissão de 1893 e que não foi realizado, causando a eliminação do engenheiro desta, também foi abandonado e levado a segundo plano pela comissão liderada por Lauro Müller.

O engenheiro Dr. Pereira Simões que realizou os serviços de melhoramento do porto durante a administração do Governador Tavares de Lira, membro da oligarquia Maranhão,

⁷ SOUZA, Itamar de. A República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930). Natal: Universitária/UFRN, 1989, cap. 3.5, p. 67-8.

⁸ MENSAGEM lida no Congresso Legislativo do Rio Grande do Norte pelo governador Augusto Tavares de Lira. cap. Obras Públicas, julho de 1904-06.

também não fez o arrasamento dos rochedos. O plano adotado por este engenheiro para o serviço de dragagem se baseou apenas em:

- a) desobstrução da ponta da Baixinha, para retirar dois navios submersos;
- b) aprofundamento continuado a partir da cabeça do **Banco das Velhas**;
- c) a construção pela dragagem de uma bacia de flutuação. (Ver Anexo III).

A reforma do Porto de Natal se arrastou até a implantação do Estado Novo quando foi inaugurado em 24 de outubro de 1932. ~~Foram~~ foram construídos o porto e seus respectivos prédios, sob a direção do engenheiro Décio Fonseca que chefiou a comissão de obras do porto desde 1919. Foram inaugurados o cais do porto, que media 200 (duzentos) metros de extensão por 16 (dezesesseis) metros de largura, aparelhado com três guindastes, linhas férreas e dois armazéns enormes para servirem de depósito para as mercadorias.⁹

⁹ SOUZA, Itamar de, *op. cit.*, nota 7, p. 68.

5 - INFLUÊNCIAS POLÍTICAS E ECONÔMICAS DA OLIGARQUIA MARANHÃO

Diante das pretensões do Estado pernambucano em manter o escolho existente na barra do Porto de Natal, onde a instituição federal encarregada em fazer a reforma do porto estava sob a direção desta praça, resta-nos saber qual foi a posição da oligarquia Maranhão a respeito do problema do porto e que soluções foram tomadas para retirar o escolho da entrada da barra.

5.1 - INFLUÊNCIAS POLÍTICAS

A instauração do regime republicano conduziu a um sistema político a nível regional, baseado na autonomia administrativa (proposta pelas oligarquias locais), ^{que} garantiu a hegemonia política e econômica sob suas bases.

^{Enquanto?} Quando as grandes províncias exigiram mais autonomia, estas adotaram uma política de centralização frente às pequenas províncias. Esta política de interesses refletiu a nível regional a troca de favores na qual as pequenas províncias deixaram-se apossar da ideologia nacional no sentido de propiciar o desenvolvimento do Nordeste através do "discurso técnico", colocando de lado as verdadeiras causas do atraso da região.¹

Pernambuco através desta política de favores, barganhou para o Rio Grande do Norte a ferrovia Natal-Nova Cruz em troca de alguns cargos políticos no Estado. A construção desta ferrovia ao sul do estado beneficiou a oligarquia Maranhão. O açúcar produzido nesta região era exportado em pequenas barcaças no pequeno e inadequado Porto de Canguaretama. A falta de um porto mais amplo onde pudessem levar mais mercadorias e a submissão de vários intermediários existentes na região, conduziu a oligarquia a esta política de favores.

Em troca, Pedro Velho quando assumiu o Governo (1892), trouxe para o Estado vários bacharéis pernambucanos a quem deu apoio político e os melhores cargos. O Jornal "O Nortista", publicou no dia 8 de julho o seguinte:

"dos 14 juizes de Direito, apenas seis são filhos do Estado. O jornal denunciou este fato porque o Governo não deu atenção à magistratura local".²

¹SILVA, Janice Theodoro da. Raízes da ideologia do planejamento: Nordeste (1889-1930). São Paulo: Ciências humanas, 1978, p. 78.

² SOUZA, Itamar de. A República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930). Natal: Universitária/UFRN (edição comemorativa da proclamação da República), 1989, p. 227.

Este fato refletiu a política de interesses entre a oligarquia Maranhão com o Estado de Pernambuco. Não é par^{te} menos, a história da sociedade nordestina, particularmente do Rio Grande do Norte, foi marcada pela presença dos Albuquerque Maranhão desde o início da colonização, quando os Albuquergues chegaram no Nordeste brasileiro através de Jerônimo de Albuquerque e sua irmã D. Brites de Albuquerque.³

Esta família, no final do século XIX e nas primeiras décadas do século atual, representou a burguesia agro-comercial exportadora do Estado. Durante esse tempo, a oligarquia procurou manter-se no poder colocando membros da família e amigos nos principais cargos políticos, garantindo assim os interesses econômicos dos grupos ligados ao comércio exportador do açúcar, algodão e sal através da política de monopólios e concessões.⁴

Ao assumir o Governo, Pedro Velho notabilizou-se mais como político do que como administrador. ~~Se preocupou mais pela~~ ^{se preocupou mais com} organização do Estado em todos os setores de sua atividade. A organização desses ~~serviços~~ ^{serviços} para colocar a máquina estatal sob o controle da oligarquia Maranhão.

Como o domínio da máquina estatal correspondeu ao domínio político sobre as massas eleitorais,[?] a instauração de um Conselho de Intendência de Natal foi importante para a oligarquia Maranhão porque quem presidia a Intendência de Natal, presidia também a Junta apuradora de todas as eleições.

Assim, ao final do século passado, a oligarquia Maranhão dominou os vários setores do Governo, como a Intendência de Natal, a de Canguaretama, o Correio Central, o Senado e a Câmara Federal. A eleição de todos os intendentes da capital, onde figuravam dois primos de Pedro Velho, Olímpio Tavares e João Avelino fechou o domínio desta oligarquia pela posse do aparelho do Estado.⁵

Mas a partir dos anos dez do atual século, a política oligárquica começou a desintegrar-se. Quando o partido da situação não conseguiu justificar sua representatividade democrática porque o discurso deste estava defasado e o Jornal "A República", órgão do partido republicano afastou do seu principal papel, de agitador político, passando a se preocupar com os problemas econômicos do Estado.⁶ . . . ?

³ SOUZA, Itamar de, *op. cit.*, nota 2, p. 115.

⁴ SILVA, Janice Theodoro da, *op. cit.*, nota 1, p. 86.

⁵ SOUZA, Itamar de, *op. cit.*, nota 2, p. 123.

⁶ SILVA, Janice Theodoro da, *op. cit.*, nota 1, p. 77-9.

O desajuste a nível ideológico foi fruto do enfraquecimento e da decomposição das relações oligárquicas entre seus membros. O domínio do aparelho do Estado pela oligarquia desabou com o fim do monopólio do sal anulado pelo Governador Ferreira Chaves em janeiro de 1914 e representou o corte no relacionamento do governador com a oligarquia Maranhão.⁷

5.2 - INFLUÊNCIAS ECONÔMICAS

A preocupação da oposição com os problemas econômicos, foi identificado pelo excesso de empreguismo político e monopólios que entravou o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte durante toda a República Velha.

As constantes reclamações da oposição não foram resolvidos, porque a existência dos órgãos (onde a denúncia foi feita) proporcionou a corrupção. Essas denúncias se basearam na luta política entre as facções oligárquicas pela posse do aparelho do Estado.⁸

O domínio da máquina estatal possibilitou a aquisição de privilégios e afastou por definitivo os concorrentes. O domínio dos transportes pela oligarquia Maranhão causou protestos da oposição.

Em pronúncia na Câmara Federal, o Sr. Antunes Maciel Júnior revelou que Alberto Maranhão só comprou o sal porque antes manteve contatos com a diretoria do LOYD, a promessa da praça de vapores para o Estado.⁹

O monopólio dos transportes e o conseqüente domínio do monopólio do sal pela oligarquia Maranhão foram baseados pela política de acordos entre os grupos dominantes nos níveis federal, estadual e municipal. Esta política, restringiu o domínio político local, a uma única oligarquia que permaneceu no poder até a década de 20.¹⁰

A preocupação da oligarquia Maranhão com os problemas econômicos do estado foi encarado com certa relatividade porque, esta denunciou quase sempre em seu jornal "A República" os entraves causados a nossa economia.

Mas essas denúncias apresentadas pela oligarquia em seu jornal não foram resolvidos na prática.

⁷ SOUZA, Itamar de, *op. cit.*, nota 2, p. 32.

⁸ SILVA, Janice Theodoro da, *op. cit.*, nota 1, p.88.

⁹ ANAIS DA CÂMARA FEDERAL, 4 de dezembro de 1917. *Id.* Raízes da ideologia do planejamento: Nordeste (1889-1930), São Paulo: Ciências humanas, 1978, p. 201.

¹⁰ MARIZ, Marlene da Silva. A revolução de 30 no Rio Grande do Norte. Brasília: Senado Federal, 1984, p. 46.

Elas serviram apenas de protestos porque a nossa economia dependeu quase sempre da praça de Pernambuco.

"O comércio [?]desta, se conservou na dependência de Pernambuco (...) [?]recuam ante um obstáculo insuperável - o estado de nossa barra (...) e isto só depende da **decapitação do negro da barra** (...) obstáculo que nos priva de tantos benefícios (...) e com apenas cem contos de réis (...) se poderia, arrancando a cabeça de Negro, abrir a barra".¹¹

Na mensagem enviada ao Congresso Legislativo pelo Governador Tavares de Lira em 1926, no capítulo de obras públicas (melhoramento do porto), os créditos votados desde 1893 até a presente data dariam para retirar os escolhos e fazer uma boa reforma no porto. Mas estes não foram devidamente aproveitados porque o Porto de Natal serviu por um longo tempo como um cabide de empregos. Segundo o jornal da época as verbas do Estado dariam apenas para pagar o funcionalismo. (Ver Anexo IV).

~~As vantagens da~~ abertura da barra poderia reverter os direitos de importação para o Estado bem como a exportação de nossos produtos. Mas os acordos políticos da oligarquia Maranhão com a praça de Recife, garantiu para esta última os benefícios conseguidos com a manutenção dos escolhos na barra do Potengi.

Os serviços do porto durante a República Velha serviram apenas para abrigar os membros e amigos da oligarquia Maranhão. A exemplo, Pedro Velho antes de deixar o cargo de Governador nomeou seu sobrinho Afonso Maranhão, que, sem ser engenheiro, assumiu o cargo de engenheiro da reforma do porto".¹² (Ver Anexo V).

Os engenheiros que passaram pela Comissão de Reforma do porto desde 1893, não se interessaram pela retirada das pedras existentes na entrada da barra. O engenheiro Pereira Simões que assumiu o cargo na administração de Tavares de Lira, quando foi assentado o plano de execução do melhoramento do porto disse: "a execução deste plano // estabelecerá o desejado canal direto entre a barra e o nosso amplo e abrigado porto interno dispensando o arrasamento dos rochedos que são antes uma proteção do que um escolho".¹³

Podemos notar que, a retirada dos rochedos foi **malograda pela falta de interesse político da oligarquia Maranhão**, porque a permanência destes garantiu os acordos políticos entre a praça de Recife e seus membros e amigos, possibilitaram o excesso de empreguismo e os monopólios, e resultando no domínio político e econômico desta, nos diversos setores da economia potiguar.

¹¹ VELHO, Pedro. Coisas da província (a barra). A República, Natal, anno I, n. 2, p. 3.

¹² SOUZA Itamar de, op. cit., nota 2, p. 123.

¹³ MENSAGEM do governador Augusto Tavares de Lira ao Congresso Legislativo, 1906, p. 25.

6 - CONCLUSÃO

O nosso trabalho se resumiu no estudo de um dos graves problemas que afligem a nossa economia. A **entrada da barra** que não dava acesso aos navios de grande calado ao porto de Natal, prejudicado pelos escolhos existentes na foz do Rio Potengi.

O corte dos rochedos na entrada da barra resultaria na autonomia econômica em relação a Pernambuco, como também, permitiria um aumento das exportações de nossos produtos e o controle direto do comércio com os americanos e europeus.

Os serviços realizados anteriormente a 1893 não foram devidamente aproveitados porque a conservação e reforma do porto estava sob a direção da praça de Pernambuco.

Durante a República Velha, as verbas votadas para a reforma do Porto não foram devidamente aproveitados.

Inicialmente tratou-se de uma opção técnica, porém sua análise enraizou-se em questões político-ideológicas.

A República Velha foi um período de lutas entre as facções oligárquicas para garantir o domínio a nível nacional através do centralismo ou para garantir o domínio local sob suas bases - descentralismo - temáticas surgidas bem anterior à República, no início do Império quando as províncias lutaram por mais autonomia.

Mesmo sobressaindo-se vitoriosas, as facções oligárquicas locais, necessitavam do apoio político e econômico do poder central para garantir o domínio sob suas bases. Estes acordos resultaram na "política dos governadores", onde as oligarquias locais davam apoio político para o poder central, em troca recebiam recursos para sanar as suas economias ou para atender seus particularismos.

O Governo Federal pretendeu resolver os problemas do Nordeste com "soluções técnicas", mas encontram dificuldades para fazê-lo devido à permanência de oligarquias dirigindo a economia dos principais Estados.

Estas oligarquias entravaram o desenvolvimento da Região Nordeste, especialmente a oligarquia Maranhão no RN. Esta erigiu um discurso democrático-liberal na teoria; na prática utilizou a política de monopólios e concessões, além de colocar membros e amigos nos principais cargos do ~~G~~overno Local.

Dentre esses órgãos esteve o Porto de Natal, que abrigou vários correligionários da Oligarquia Maranhão. Quanto à reforma do Porto, a retirada do escolho na entrada da barra foi malograda pela **FALTA DE INTERESSE POLÍTICO** da Oligarquia Maranhão, porque a retirada deste significaria a perda dos monopólios do sal e dos transportes. A permanência destes garantiu os contatos políticos com a praça de Pernambuco e a praça de Vapores de LOYD, Para transportar o sal para o Recife.

Por outro lado, a permanência destes escolhos garantiu para a praça de Pernambuco a continuidade da cobrança dos impostos de exportação e importação, e levaram o Estado do Rio Grande do Norte a dependência econômica em relação à aquela praça durante toda a República Velha.

7 - BIBLIOGRAFIA GERAL

7.1 - FONTES

- **Entrada de navios no Porto de Natal** nos períodos de 05.07.1871 a 20.06.1872.
- **MENSAGEM do governador Alberto Maranhão ao Congresso Legislativo.** No período de 14.07.1900. Polícia do Porto.
- **MENSAGEM lida no Congresso Legislativo do Rio Grande do Norte pelo Governador Alberto Maranhão.** Abertura da 2ª. sessão da 4ª. legislatura, ~~ano de~~ 1901 a 1902.
- **MENSAGEM lida no Congresso Legislativo do Rio Grande do Norte pelo Governador Augusto Tavares de Lira,** cap. Obras Públicas, jul. ~~de~~ 1904 de 1906.
- **MENSAGEM lida no Congresso Legislativo do Rio Grande do Norte pelo Governador Augusto Tavares de Lira,** quadro demonstrativo dos funcionarios das repartições federais do Estado do Rio Grande do Norte, jul. ~~de~~ 1904.
- **MENSAGEM lida no Congresso Legislativo pelo Governador Augusto Tavares de Lira** em 1906, p. 25.
- **PERNAMBUCO IMORTAL: períodos de guerra.** *Jornal do Comércio*, Recife, n. 6, 1995.
- **VELHO, Pedro.** Coisas da Província (a barra). *A República*, Natal, anno I, n. 2, 08 de jul. ~~de~~ 1989, p. 3.

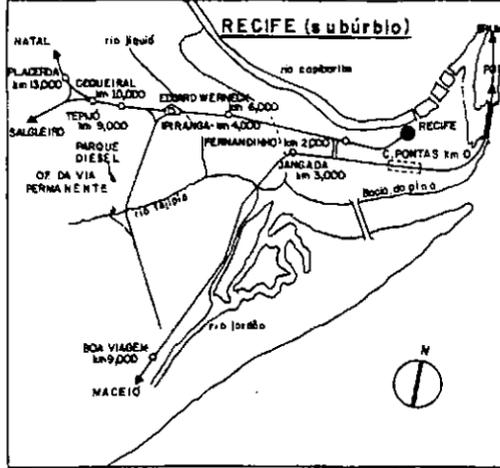
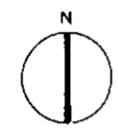
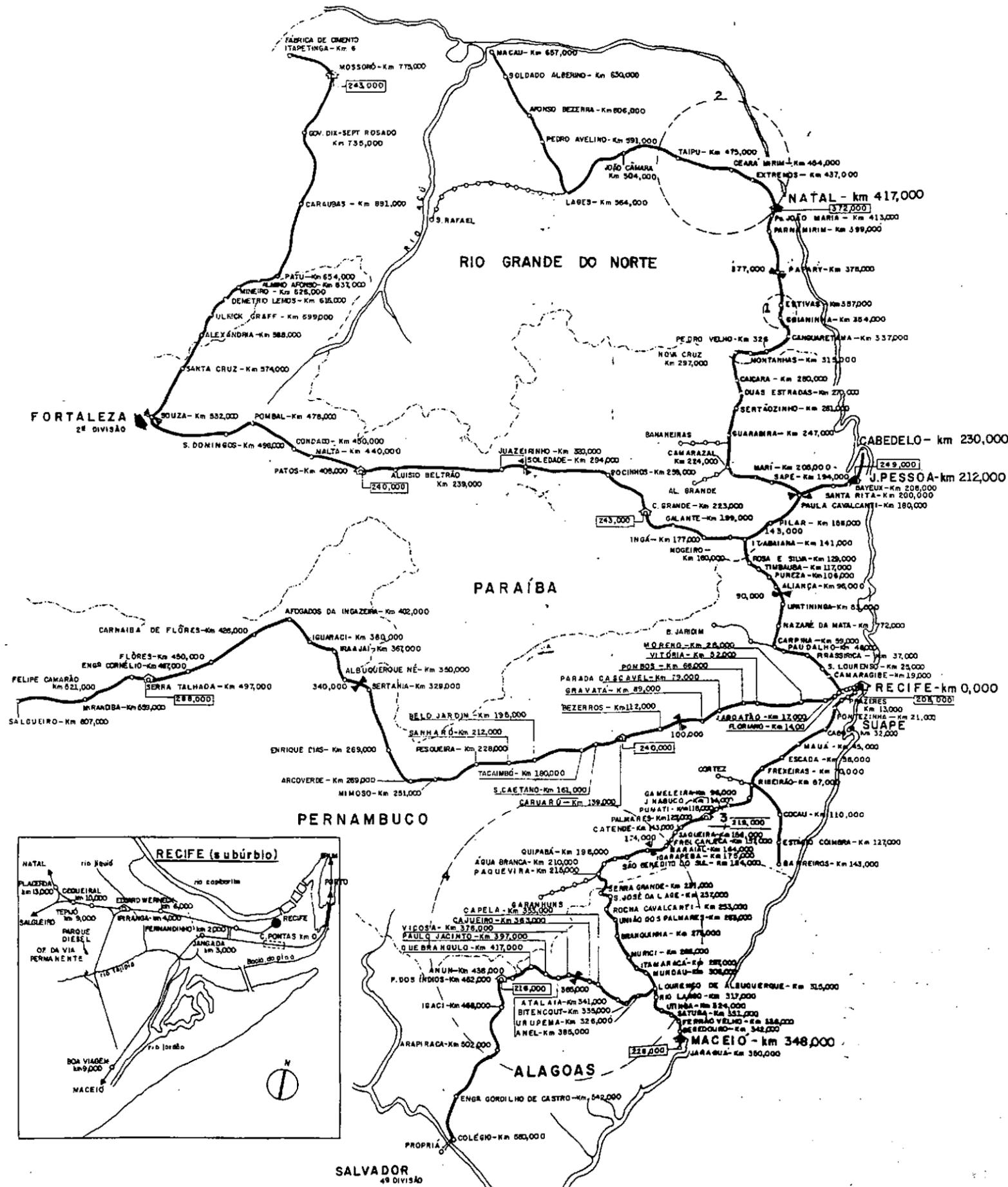
7.2 - REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

1. ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem do nordeste.** 4. ed. São Paulo: Ciências Humanas, 1980, cap. 3, p. 80, 83, 94-5.
2. A'RBOCZ, Istvan Inre Lászio. **Ensaio sobre a história econômica do Rio Grande do Norte.** Natal: Universitária/UFRN, 1986 (seca: coleção especializada cap 2), p. 24, 27.
3. BRASIL, Plano diretor portuário do. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. Natal, 1974, cap. 2: cadastro físico.
4. CAMPOS, Raymundo C. B. **História do Brasil.** São Paulo: Atual, 1983, v. 3, cap. 4, p. 166.
5. CASCUDO, Luís da Câmara. **História do Rio Grande do Norte.** Rio de Janeiro: Almanach Laemert (edição comemorativa da Independência), 1922, p. 359, 371-72.
6. COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à República: momentos decisivos.** 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 201, 203-04, 210-11, 215.

7. LEWIN, Linda. **Política e parentela na Paraíba: um estudo de caso da oligarquia de base familiar**. Rio de Janeiro: Record, 1993, p. 35, 75, 83. *
8. LIMA, Hermano M. Ferreira, TAKEYA, Denise Monteiro. **História político-administrativa da agricultura do Rio Grande do Norte (1892-1930)**. Natal: UFRN/PROED, 1987, cap. 1.2.2, p. 18-9.
9. LOBO, R. Haddock. **História do Brasil**. 5. ed. São Paulo: Estruturada, s. d., cap. 18, p. 155-160.
10. MARIZ, Marlene da Silva. **A Revolução de 30 no Rio Grande do Norte**. Brasília: Senado Federal, 1984, p. 46.
11. MEDEIROS, Tarcísio. **Aspectos geopolíticos e antropológicos da história do Rio grande do Norte**. Natal: Universitária/UFRN, 1973, p. 90, 95.
12. MELO, Evaldo Cabral de. **O norte agrário e o Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, p. 191, 192, 220-22, 234, 236-37, 239-42.
13. POMBO, Rocha. **História do Estado do Rio Grande do Norte**. Rio de Janeiro: Anuário do Brasil, Porto: Renascença Portuguesa, 1922, p. 335-37, 346, 349-50.
14. RIBEIRO, Paulo de Assis. **Estrutura, economia e política dos transportes**. 19. ed. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1956, p. 174.
15. SANTANA, Marta M. Falcão de Carvalho e Moraes. **Nordeste, açúcar e poder: um estudo da oligarquia açucareira na Paraíba (1920-1962)**. Paraíba: CNPQ/UFPB, 1990, cap. 1.1, p. 45-6, 58, 64-6, 82, 88-9, 97. *
16. SANTOS, Paulo Pereira dos. **Evolução econômica do Rio Grande do Norte: do século XVI ao século XX**. Natal: Clima, 1994, cap. 5, p. 147-48.
17. SILVA, Marcos A. da. **República em migalhas: história regional e local**. São Paulo: Marco Zero/CNPQ, 1990, p.161-64.
18. SILVA, Janice Theodoro da. **Raízes da ideologia do planejamento: Nordeste (1889-1930)**. São Paulo: Ciências Humanas, 1978, p. 30, 34-5, 77-9, 88.
19. SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife**. São Paulo: Companhia Editora Nacional/USP, 1968, cap. 2, p. 28.
20. SOUZA, Itamar de. **A República velha no Rio Grande do Norte (1889-1930)**. Natal: Universitária/UFRN (edição comemorativa do centenário da proclamação da República), 1989, cap. 32, 67-8, 115, 123, 227.
21. VIANA, Hélio. **História do Brasil**. 4. ed. Rio de Janeiro: Melhoramentos, 1966, v. 7 (período colonial, tomo II) cap. XLIII, p. 177-78.

* não destaca subtítulo.

ANEXOS



- LEGENDA:**
- ESTAÇÃO SEDE RESIDÊNCIA CAPITAL
 - "E EXTENSÃO" CIDADE
 - ESTAÇÃO
 - PARADA
 - LIMITES DE RESIDÊNCIA
 - RAMAIS ERRADICADOS
 - TRECHOS COM EXISTÊNCIA DE VARIANTES
 - RAMAIS COM TRIÂNGULO SUSPENSO

REFERÊNCIA:

- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. - 5ª DIVISÃO - DIAGRAMA DAS LINHAS - 3/75

CONSÓRCIO PLANAVE - RENDEL, PALMER & TRITTON		
AV. GRACA ARANHA 182 - 8º ANO	GUANABARA	
PLANO DIRETOR PORTUÁRIO DO BRASIL	Nº PROJETO	CALC.
NATAL-RECIFE-MACEÍO	30.633-E	PROJ.
CARTOGRAFIA	Nº DESENHO	DES.
M A P A	40/101.002	VERIF.
	42/101.002	APROV.
SISTEMA FERROVIÁRIO	ESCALA	DATA
		3/1/74

ANEXO II

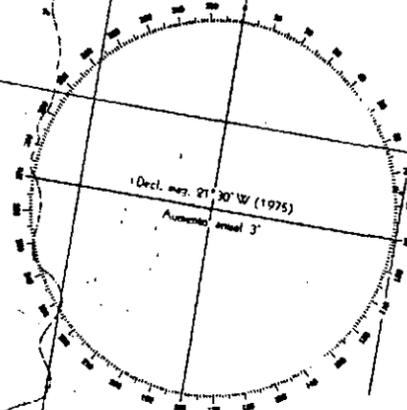
**QUADRO DA ENTRADA DE NAVIOS NO PORTO DE NATAL NOS PERÍODOS DE
05/07/1871 À 20/06/1872.**

VAPORES	DESTINOS	Nº. DE VIAGENS	DATA DOS NAVIOS
ANNICOLA	RJ/PB (fez escala no RN)	1ª.	15 de Junho de 1871.
CRUZEIRO DO SUL	Rio de Janeiro/Rio G. Norte	3ª.	15 de Junho de 1871.
SAN JACINTO	Rio de Janeiro/RN. (fez escala em Pernambuco)	1ª.	5 de Julho de 1871.
CRUZEIRO DO SUL	Rio de Janeiro/Natal	1ª.	15 de Agosto de 1871.
SAN JACINTO	Rio de Janeiro/Natal	2ª.	1 de Setembro de 1871.
CRUZEIRO DO SUL	Pernambuco/Rio G. Norte	2ª.	9 de Outubro de 1871.
CRUZEIRO DO SUL	Pernambuco/Natal	3ª.	4 de Novembro de 1872.
SAN JACINTO	Bahia/Natal (fez escala em Pernambuco)	4ª.	5 de Dezembro de 1871.
PARANÁ	Porto do Sul/Natal (fez escala na Bahia e PE)	1ª.	Dezembro de 1871.
SAN JACINTO	Ceará/Natal	4ª.	25 de Dezembro de 1871.
PARÁ	Pernambuco/Natal	1ª.	25 de Janeiro de 1872.
PARANÁ	Porto do Sol/Natal	2ª.	12 de Fevereiro de 1872.
PARANÁ	Pará (Porto do Norte)/Natal	2ª.	18 de Fevereiro de 1872.
CRUZEIRO DO SUL	Pará e escalas para o RN.	4ª.	17 Junho de 1872.
CRUZEIRO DO SUL	Pernambuco/Rio G. Norte	4ª.	20 de Junho de 1872.

BRASIL - COSTA LESTE
PORTO DE NATAL

Levantamento hidrográfico pelo Estado do Brasil em 1900
 RECONSTRUÇÃO DO SISTEMA
 hidrográfico atualizado de acordo com o levantamento realizado no campo
 ALTIMETROS EM METROS ACIMA DO NÍVEL MEIO
 Para detalhes e atualizações ver carta No. 1000
 Estado do Rio Grande do Sul
 Projeto de Engenharia

ANEXO III



PRECAUÇÃO
 A batida e o canal de acesso ao porto são sujeitos a variação e a forte correnteza, não devendo ser desatendidas as condições de mar.

INFORMAÇÕES SOBRE A MARE

Lugar	H.W.F.A.C.	Alturas sobre o N.M.S.		
		M.H.W.S.	M.H.W.M.	N.M.
Maré	V. 50 cm	820 cm	101 cm	114 cm

OMNI-CORRETA AER.



CONSÓRCIO PLANAVE - RENDEL, PALMER & TRITTON			
AV. GRACA ARANHA 182 - 8º AND.		GUANABARA	
PLANO DIRETOR PORTUÁRIO DO BRASIL	Nº PROJETO:	30.633-E	
NATAL - RN	Nº DESENHO:	40/101.101	
CARTOGRAFIA	ESCALA:	1:8.500	
CARTA NAUTICA	SITUAÇÃO DO PORTO:		

ANEXO IV

**QUADRO DE CRÉDITOS VOTADOS PARA A REFORMA DO PORTO DE NATAL
NOS PERÍODOS DE 1893-1904.**

ANO	CRÉDITO VOTADO	QUANTIA DISPENDIDA
1893	333 : 000 \$ 000	33 : 978 \$ 814
1894	147 : 000 \$ 000	55 : 522 \$ 177
1895	200 : 000 \$ 000	13 : 255 \$ 336
1896	250 : 000 \$ 000	11 : 400 \$ 000
1897	100 : 000 \$ 000	85 : 624 \$ 402
1898	177 : 540 \$ 000	156 : 054 \$ 058
1899	179 : 620 \$ 000	20 : 198 \$ 600
1900	178 : 620 \$ 000	167 : 086 \$ 994
1901	100 : 000 \$ 000	99 : 996 \$ 789
1902	211 : 040 \$ 000	210 : 371 \$ 631
1903	211 : 040 \$ 000	209 : 611 \$ 447
1904	331 : 040 \$ 000	331 : 040 \$ 000

QUADRO demonstrativo dos funcionarios das repartições federaes do Estado do Rio Grande do Norte, suas cathogorias e vencimento annual

Ns.	Repartições federaes	CATEGORIAS	NOMES	Vencimento annual	OBSERVAÇÕES	
1	Inspecção Fiscal	Delegado.....	Luiz Emygdio Pinheiro da Camara.....	6:200\$000	18 quotas	
1		Contador.....	Francisco de Salles da Silva Barros.....	4:000\$000		
1		Procurador Fiscal.....	Bacharel Thomaz Landim.....	3:600\$000		
1		1.º Escripturario.....	Joaquim Monteiro Filho.....	3:000\$000		
1		“ “.....	Manoel Ignacio Barbosa.....	3:000\$000		
1		“ “.....	Francisco Xavier de Freitas.....	3:000\$000		
1		2.º “.....	Antonio Fernandes Barros.....	2:000\$000		
1		“ “.....	João Peregrino da Rocha Pagundes.....	2:000\$000		
1		“ “.....	Pedro de Alcantara Viveiros.....	2:000\$000		
1		“ “.....	Josè Doze de Moraes Navarro.....	2:000\$000		
1		“ “.....	Antonio Eustaquio Coelho.....	2:000\$000		
1		Thesoureiro.....	Manoel Augusto Bezerra de Araujo.....	3:600\$000		300\$000 quotas
1		Fiel.....	Silvino Bezerra Netto.....	2:000\$000		Addido
1		Porteiro-Cartorario.....	Faustiniano Gomes de Leiros.....	1:800\$000		
1	Continuo.....	João David Santiago.....	1:000\$000	“		
1	Secretario de Estatistica.....	Manoel José Nunes Cavaleante.....	3:600\$000	“ 5 quotas		
1	4.º Escripturario do Pará.....	Luiz Pelina de Oliveira Lila.....	2:400\$000			
1	“ Alfg. do Maranhão.....	Anizio Vieira de Mello.....	1:000\$000			
1	Administração dos Correios	Administrador.....	Arthur Moreira Dias.....	4:000\$000		
1		Contador.....	Josè Flavio Machado Franca.....	3:000\$000		
1		Thesoureiro.....		2:000\$000		
1		Official.....	Josquim Damasceno de Albuquerque.....	1:800\$000		
1		Porteiro.....	Joaquim Francisco Moreira.....	1:600\$000		
1		Amanuense.....	Gustavo Olympio Alvares.....	1:600\$000		
1		Praticante de 1.ª classe.....	Francisco Arthemio Coelho.....	1:400\$000		
1		“ “ “ “.....	Miguel Augusto Seabra de Mello.....	1:400\$000		
1		“ “ 2.ª “.....	Josè Paulina Barbalho.....	700\$000		
1		Carteiro de 1.ª classe.....	Joaquim Emiliano da Silva.....	1:400\$000		
1		“ “ “ “.....	Josè Lucas da Costa Sobrinho.....	1:400\$000		
1		“ “ “ “.....	Francisco Machado do Rego Barros.....	1:400\$000		
1		“ “ “ “.....	Pedro de Alcantara Rego.....	1:400\$000		
1		“ “ “ “.....	Pedro da Fonseca e Silva.....	1:400\$000		
1	“ “ 2.ª “.....	Themistocles Evaristo de Albuquerque.....	700\$000			
1	Servente de 1.ª “.....	Antonio Correia dos Santos.....	90\$000			
1	“ “ 2.ª “.....	Josè Abilio Garcia.....	45\$000			
17						
1	Alfandega	Inspector.....	Manoel Coelho de Souza Oliveira.....	3:200\$000	16 quotas	
1		1.º Escripturario.....	Josè Alexandre Seabra de Mello.....	2:000\$000	10 “	
1		“ “.....	Joaquim Francisco de Loylla Barata.....	2:000\$000	10 “	
1		“ “.....	Bacharel Belmiro Milanez de Loyolla.....	2:000\$000	10 “	
1		2.º “.....	Fernandó Cerqueira de Carvalho.....	1:300\$000	7 “	
1		“ “.....	João Manoel Botelho.....	1:300\$000	7 “	
1		“ “.....	Raymundo Antunes de Oliveira.....	1:300\$000	7 “	
1		“ “.....	Josè Antonio de Viveiros.....	1:300\$000	7 “	
1		Thesoureiro.....	Antonio Clynaco Rodrigues Machado.....	2:400\$000	12 “	
1		Fiel.....	Antonio Argemiro de Moura.....	1:200\$000	6 “	
1	Alfandega	Porteiro.....	Luiz de Franca da Cruz Barros.....	1:400\$000	8 “	
1		Continuo.....	Joaquim Claudino de Mello.....	480\$000	3 “	
1		Administrador das capatazias.....	Francisco Celestino de Gdes.....	1:600\$000	9 “	
13						
1	Saúde do Porto	Inspector.....	Dr. Affonso Moreira de Loyolla Barata.....	3:000\$000		
1		Guarda.....	Francisco Gomes de A. Silva.....	600\$000		
1		“.....	Luiz Polycarpo Guedes.....	600\$000		
1		Patrão.....	Luiz Estanislau Cordeiro.....	1:200\$000	6 remeiros—5.040\$000	
4						

