

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

COMÉRCIO E URBANIZAÇÃO: MACAÍBA NOS ANOS DE 1860

GENILSON DE AZEVEDO FARIAS

**NATAL
NOVEMBRO/2007**

GENILSON DE AZEVEDO FARIAS

COMÉRCIO E URBANIZAÇÃO: MACAÍBA NOS ANOS DE 1860

Monografia apresentada à disciplina de Pesquisa Histórica II, como requisito final para obtenção do título de Bacharel em História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, sob orientação da Professora Fátima Martins Lopes.

NATAL/RN
2007

GENILSON DE AZEVEDO FARIAS

COMÉRCIO E URBANIZAÇÃO: MACAÍBA NOS ANOS DE 1860

Monografia aprovada pela seguinte comissão examinadora, como requisito à obtenção do título de Bacharel em História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Dr^a Prof^a Fátima Martins Lopes
(Orientadora)

Dr. Prof. Raimundo Pereira Alencar Arrais
(1º Examinador)

Prof. Luiz Eduardo Brandão Suassuna
(2º Examinador)

Para Ana Barbosa de Farias, *(In memoriam)*.
Modelo de esposa devotada, mãe dedicada e avó
amorosa.

AGRADECIMENTOS

Aos meus amados pais Francisca das Chagas de Azevedo Farias e José Genilson de Farias, que sempre fizeram da educação de seus filhos o objetivo maior de suas vidas e que junto de mim sempre estiveram, dando-me o suporte necessário à minha vida, tanto pessoal quanto escolar e acadêmica.

A minha admirável tia Francisca Francinete de Azevedo, pelo carinho e amor nos momentos mais difíceis e pelo apoio aos meus sonhos mais especiais.

A Professora Denise Mattos Monteiro, que idealizou comigo este trabalho e muito do qual pertence a ela.

A Professora Fátima Martins Lopes pela orientação paciente e esclarecedora, além do cuidado e rigor de sua análise.

Ao Professor Raimundo Pereira Alencar Arrais, por ter despertado em mim, através da disciplina História Urbana, o interesse pelo tema das transformações no espaço da cidade e indicação de leituras que foram bastante instrutivas.

A Professora Francisca Aurinete Girão Barreto, por todo o afeto compartilhado durante todos esses anos de curso e pela normalização técnica deste trabalho.

A Wagner do Nascimento Rodrigues, que me enviou sua dissertação, a qual constitui uma referência primordial neste trabalho.

A Anderson Tavares por ter cedido gentilmente boa parte do material iconográfico utilizado.

Ao Professor Pedro Justino Filho, por ter plantado em mim, há muito tempo, o gosto pela História.

Aos colegas e amigos de curso, em especial a Islândia Marisa Santos Bezerra, Daniele de Medeiros Sousa e Andréa Oliveira de Azevedo, com quem passei momentos inesquecíveis e com quem muito aprendi. Também a Thiago Alves Dias e Myrienne Carla Oliveira de Albuquerque, companheiros de orientação.

As eternas amigas Aline Gurgel, Liana Dantas, Thassila Maria, Ana Paula, Danielle Magalhães, Danielle Caroline, Dayanne Luz, Vitória Mônica, Simone Emmanuelle, Débora Loanne, Ilanna Marques, Maria Raquel, Josiane Gomes e Julianne Mapurunga, pelos momentos felizes que vivemos.

Aos meus irmãos Gilderlan de Azevedo Farias e Alecsandro Barbosa de Farias, por terem suportado meus momentos de desabafo.

A querida prima e madrinha Rosimá Barbosa Alves, pela sua presença sensata e calma nos momentos de angústia.

Aos amados primos, por todos os momentos felizes que proporcionaram à minha vida.

Aos pré-adolescentes muito amados: Francisco Phellipe Alves da Cruz, José Igor Marcelino e Rayla Atália Alves da Silva que, apesar da pouca idade, são detentores de uma inteligência incrível.

Aos queridos amigos do Arraiá de Seu Pedro, pessoas que aprendi a gostar e que me fez muito feliz.

As minhas irmãs amadas, Joélia Lopes, Larissa Moura, Marília Nunes e Bárbara de Paula, que souberam compreender a minha ausência nos momentos de confraternização e convívio, horas roubadas de vocês durante este trabalho monográfico.

A Pablo Ferreira da Silva, amigo para todas as horas, que sempre buscou me acalmar nos momentos de ansiedade e se entusiasmou comigo nos momentos de vitória.

*No Rio Jundiaí
A peneridade é presente na natureza,
Se um dia trouxe felicidade
Hoje traz dor e tristeza.*

Pedro Justino

RESUMO

Análise as falas?

Fruto de reflexões acerca do desenvolvimento urbano na cidade de Macaíba/RN, na segunda metade do século XIX, o trabalho que se apresenta analisa especificamente, algumas *Falas e Relatórios dos Presidentes da Província do Rio Grande do Norte*, com o objetivo de enfocar alguns aspectos do crescimento urbanístico naquela cidade. A Guerra de Secessão nos Estados Unidos da América cerceou o fornecimento de algodão para as indústrias européias, que vinham se desenvolvendo com a Revolução Industrial. O mercado inglês aceitou a cotonicultura brasileira, favorecendo o Nordeste, com o aumento da produção e exportação. A Província do Rio Grande do Norte também se beneficiou com essa reorientação comercial pela qualidade do algodão produzido no Seridó, o algodão mocó. Neste período, Macaíba, então Vila do Coité, passou a funcionar como entreposto comercial devido à sua posição geográfica privilegiada, dispondo de um porto fluvial localizado às margens do rio Jundiá. Esses fatores de ordem externa e interna deram a Macaíba a primazia do comércio dentro da Província, ligando o sertão e os vales açucareiros ao porto de Natal. Durante este período, o preço do algodão subia cada vez mais, dando grandes lucros, sobretudo aos comerciantes. O crescimento econômico mudou hábitos e costumes na povoação, e dentro de pouco tempo, já constituía-se num avultado núcleo urbano contando um aparelho de bens e serviços e até com uma feira semanal.

Palavras-chave: Cotonicultura, Urbanização, Macaíba.

ABSTRACT

Appeared as a reflexion about the urban development in Macaíba/Rio Grande do Norte's, in the middle of 20 th century, this project analyses specifically in some *Talks and relatories of the Rio Grande do Norte's presidentes*, with the objective of focusing the urbanistic increase in that city. The War of Secession in U. S. A stopped the cotton supplying to Europe's industries that was increasing since the Industrial Revolution. The English trade accept the brasilian cotton, helping the northeast with it's improvement in production and exportation. The Rio Grande do Norte' province was benefited by this commercial reorganization by the quality o the cotton produced in Seridó, the cotton mocó. In this period Macaíba, Coité Village, passed to work as a commercial link because it's geographic position, having a fluvial harbor localized in Jundiáí river. These internal and external facts, gave to Macaíba the number one in the province trade linking the west and sugar valley to the Natal's harbor. During this period, the price of the cotton was increasing day by day, giving benefits to the traders.

The economic improvement change the habits and customs in the population in a short time in a urban center, with a organization of services and possessions until the weekly fair.

Key- Words: Cotton culture, Urbanization, Macaíba city.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1	Panorama do Rio de Janeiro, 1861, Victor Frond	17
FIGURA 2	Palácio Imperial de Petrópolis, 1861, Victor Frond	24
FIGURA 3	Distribuição geográfica das principais atividades econômicas na Província do Rio Grande do Norte na segunda metade do Século XIX	33
FIGURA 4	Caravana de mercadores de J. M. Rugendas	38
FIGURA 5	Festa no antigo porto por volta de 1940	45
FIGURA 6	Portos, entrepostos e fluxos comerciais do rio Salgado no período de 1830 a 1870	47
FIGURA 7	Porto de Macaíba na década de 1930	48
FIGURA 8	Feira de Macaíba por volta de 1912	53
FIGURA 9	Na figura, à direita o sobrado construído por Fabrício Gomes Pedrosa em que nasceu, anos mais tarde, Augusto Severo e Alberto Maranhão.	61

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 ECONOMIA DE EXPORTAÇÃO E MODERNIZAÇÃO NO SÉCULO XIX	14
1.1 A incorporação das novas idéias modernizadoras por grupos intelectuais urbanos no século XIX no Brasil	16
1.2 A implementação do projeto de modernização relativa do país por setores das elites agrário-mercantil-exportadoras	21
1.2.1 Idéias (modernizadoras ou progressistas) na Província do Rio Grande do Norte	25
2 A PROVÍNCIA DO RIO GRANDE DO NORTE EM MEADOS DO SÉCULO XIX	29
2.1 A economia norte-rio-grandense no período	29
2.2 Desenvolvimento comercial provincial	34
2.3 Vias e meios de Transporte	36
3 COMÉRCIO E URBANIZAÇÃO: MACAÍBA NOS ANOS DE 1860	41
3.1 A importância dos fatores geográficos no desenvolvimento de Macaíba	42
3.2 O lugar de Macaíba nos fluxos comerciais da Província, especialmente o do algodão na década de 1860	49
3.3 Superação das barreiras naturais: as associações entre o Império e o capital	51
3.4 Macaíba e o crescimento urbano	58
CONSIDERAÇÕES FINAIS	67
FONTES E BIBLIOGRAFIA	69

INTRODUÇÃO

Este estudo teve por fim fazer uma análise do desenvolvimento urbanístico pelo qual passou a cidade de Macaíba no período que corresponde à década de 1860, no contexto do segundo surto exportador de algodão do Nordeste para o mercado externo europeu. Desta forma, utilizamos o conceito-chave de *Divisão Internacional do Trabalho*, conceito este empregado por Denise ^{D. T. T.} Mattos Monteiro em *Introdução à História do Rio Grande do Norte*¹. Segundo o qual na segunda metade do século XIX, a relação que atrelava a Europa a países da América do Sul baseava-se na existência de países produtores de mercadorias manufaturadas e Países produtores de matéria-prima.

O corte cronológico de nosso trabalho compreende os anos de 1859 a 1873, anos estes de singular importância para o desenvolvimento da economia norte-rio-grandense. A participação da Província do Rio Grande do Norte, ao lado de outras Províncias vizinhas neste momento, acarretou um superávit econômico nos cofres provinciais, lucro este que foi utilizado para promover uma série de melhoramentos ocorridos nas principais cidades provinciais, principalmente as portuárias, como por exemplo Macaíba.

Para a elaboração deste trabalho monográfico, a metodologia utilizada, consistiu em, ^{- contexto} essencialmente, compreender o contexto econômico em que o mundo estava inserido durante o século XIX, para, só então, focalizar a forma como a economia brasileira reagiu no mesmo período e as conseqüências da conexão com o mercado mundial para a Província do Rio Grande do Norte e para Macaíba. ^{- análise}

A ausência de dados mais específicos acerca dos melhoramentos em Macaíba, constituiu-se em uma dificuldade para a realização dos objetivos propostos na pesquisa. Parte do conteúdo aqui exposto baseou-se em análises realizadas em fontes primárias, as *Falas e Relatórios dos Presidentes da Província do Rio Grande do Norte*, referentes aos anos de 1859 a 1873, as quais se constituem numa importante fonte para pesquisas sobre a Província, tendo em vista a grande quantidade de informações que contém.

Em função do tempo disponível para a elaboração deste trabalho, um semestre letivo, não foi possível analisá-las com maior veemência, como era nossa pretensão, limitamo-nos, dessa

¹ MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução à História do Rio Grande do Norte*. P.168.

forma, aos dados sobre agricultura, comércio, receitas provinciais e obras de melhoramentos em geral.

A base bibliográfica que fundamentou nossa pesquisa compõe-se, de estudos que versam sobre a História Econômica e Social do Brasil Imperial, ao mesmo tempo, que utilizamos análises mais específicas, dentre elas, Introdução à História do Rio Grande do Norte de Denise Mattos Monteiro, que trata, entre outros assuntos, da conjuntura econômica da Província no período relacionando-a a fatores internos e externos. Além disso, atribui elevada relevância aos efeitos do crescimento econômico provincial em termos de mudanças e melhoramentos, fazendo, dessa forma, a relação sincrética entre comércio e Urbanização.

Durante a realização deste estudo, ficou claro o desenvolvimento econômico, político e social alcançado por Macaíba nesse momento, ^{Entretanto,} não foi possível ter acesso ao material que comprova com mais afinco tal afirmação. Infelizmente, grande parte dos documentos sobre esta cidade, no recorte cronológico do nosso estudo, encontra-se acondicionado no Acervo e Biblioteca Nacional na cidade do Rio de Janeiro, segundo informações de Anderson Tavares.

A intenção de fazer um estudo historiográfico sobre o tema escolhido, deveu-se à percepção da ausência de trabalhos que analisassem o desenvolvimento obtido por Macaíba através de outro enfoque, no caso o da urbanização uma vez que, a historiografia clássica norte-rio-grandense, quando trata da nossa história econômica apenas menciona tal crescimento urbanístico em Macaíba, daí o interesse da nossa investigação, que busca estabelecer relações entre o quadro político-econômico e social daquele período. Esclarecemos, de início, que também não estendemos a discussão no que tange a importância de Fabrício Gomes Pedrosa para o crescimento comercial dessa localidade, visto que este assunto tem sido objeto de estudo de outros pesquisadores.

Nosso trabalho dividiu-se em três capítulos. No primeiro, enfocamos a relação entre economia exportadora de produtos agrícolas brasileiros para o mercado europeu à série de mudanças urbanizadoras e modernizadoras implementadas nas principais cidades litorâneas brasileiras no século XIX. ~~O capítulo seguinte trata do quadro econômico da Província do Rio Grande do Norte, mostrando o progresso alcançado por ela na década de 1860 sob a égide do segundo surto de exportação do algodão do Nordeste.~~ No terceiro e último capítulo, mostramos o desenvolvimento urbano da localidade de Macaíba, atrelado aos fatores geográficos, aos

investimentos provinciais, e da relação direta entre esta cidade e a principal casa importadora-exportadora da Província, a Casa de Guarapes.

Com nosso trabalho, almejamos ainda, demonstrar o crescimento urbano alcançado por Macaíba no período estudado, bem como identificar e analisar os fatores que possibilitaram a esta cidade, atingir tal desenvolvimento e singular expansão no comércio da época.

1. ECONOMIA DE EXPORTAÇÃO E MODERNIZAÇÃO NO SÉCULO XIX

A primeira metade do século XIX foi uma fase decisória para o Brasil, visto que alguns acontecimentos deste período foram de suma relevância para o desenrolar das transformações que ocorreram na outra metade desse século.

De um modo geral, a vinda de D. João VI para o Brasil, juntamente com a corte portuguesa em 1808 sob a proteção e auxílio da Inglaterra, foi responsável pela quebra dos laços monopolistas coloniais que uniam o Brasil a Portugal, uma vez que, D. João VI, logo ao desembarcar, assinou a Carta régia de 28 de Janeiro deste mesmo ano, decretando oficialmente a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, proporcionando ao Brasil o livre comércio.

Segundo Caio Prado Jr., em termos econômicos, “A abertura dos portos brasileiros representa assim uma concessão que, embora de caráter provisório, estava segurada pelos dominantes interesses ingleses”.² Esse liberalismo comercial, repercutiu de forma bastante benéfica para a economia da nova sede da monarquia, posto que possibilitou o aumento das exportações, fator preponderante para o desenvolvimento da sua atividade econômica.

Em 1810, lorde Strangford, representante inglês, e Sousa Coutinho, ministro de D. João estabeleceram acordos através do *Tratado de Aliança e Amizade* e do *Tratado de Comércio e Navegação*. A Inglaterra foi a principal beneficiada com a realização destes acordos. Com os Tratados de 1810, consolidava-se a preponderância inglesa, visto que seus produtos atingiram a hegemonia nos principais portos brasileiros, sendo beneficiados com uma taxa de importação de 15%, tarifa mais baixa que os 16% cobrados aos produtos de Portugal³.

A agricultura do Brasil sentiu os efeitos desses acordos, uma vez que a exportação dos seus produtos agrícolas foi acentuada, sobremaneira nesse momento. Paralelamente ao açúcar e ao tabaco exportados, somou-se progressivamente o cultivo do café, rubiácea⁴ de provável origem etíope que vinha ganhando aceitação no cotidiano europeu⁵.

Do ponto de vista político, o Brasil conquistou sua independência política em relação a Portugal em 1822; entretanto, já desvinculara-se deste para ligar-se à Inglaterra através dos Tratados de 1810, os quais permitiam a instalação de comerciantes britânicos em território

² PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*, p. 128.

³ NEVES, Maria Bastos Pereira das Neves; MACHADO, Humberto Fernandes. *O Império do Brasil*, p. 36.

⁴ Planta dicotiledônea, herbácea, arbustivas, arbóreas ou trepadeiras.

⁵ DEL PRIORE, Mary; VENÂNCIO, Renato. *Uma História da vida rural no Brasil*. P.123-124.

brasileiro, gerando conseqüentemente, um grande volume de produtos ingleses nos principais centros urbanos do litoral brasileiro.

O progresso industrial inglês⁶ teve como principal característica o desenvolvimento da indústria de tecidos de algodão fazendo uso do tear mecânico, como também das máquinas a vapor dando maior fôlego para o progresso das fábricas, destarte, que consolidava o capitalismo como modo de produção.

A partir da segunda metade do século XIX, o crescimento industrial britânico avançou de tal forma que necessitava, cada vez mais, de mercados que consumissem seus produtos industrializados e ao mesmo tempo, que fornecessem a matéria-prima necessária para a fabricação destes mesmos produtos. Conforme Denise Monteiro: “Essa participação desigual, é chamada de *Divisão Internacional do Trabalho*, sistema de mercado mundial que assegurava, em ultima instância, o controle dos grandes lucros desse mercado pela burguesia européia”⁷.

Os países que, como o Brasil, participavam desse comércio desigual com a Inglaterra, sofriam alguns “benefícios” proporcionados pela hegemonia do capital inglês que firmava-se, principalmente, através das obras de infra-estrutura que permitiam o aumento do capital destes países, ao mesmo tempo que recebiam mais investimentos capitalistas.

Além disso, a segunda metade do século XIX foi marcada por uma significante melhoria financeira em decorrência da crescente exportação de café, o que acarretou na mudança do eixo econômico do Nordeste açucareiro para o Sudeste cafeeiro. Os reflexos dessa evolução econômica podem ser descritos através do crescente processo de urbanização e, conseqüente modernização pela qual passou as cidades mais importantes do Brasil neste período.

O progresso técnico obtido por essas cidades, principalmente as portuárias, dentre elas o Rio de Janeiro, era visível principalmente através da construção de ferrovias e melhoramentos dos portos, implantação de telégrafos, investimentos voltados para a criação de companhias de navegação, incentivo ao crescimento do sistema bancário, entre outros. Isto é, a “modernização” se dava para facilitar os processos de importação-exportação.

⁶ Sobre a Revolução Industrial, veja-se: HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: Europa (1789-1848)*. 20. ed. Rio de Janeiro: Paz e terra, 2006.

⁷ MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução à História do Rio Grande do Norte*, p. 168.

1.1 A incorporação das novas idéias modernizadoras por grupos intelectuais urbanos no século XIX no Brasil

Como dito anteriormente, o desenvolvimento do capitalismo europeu na segunda metade do século XIX, sobretudo inglês e francês, repercutiu no Brasil sob a forma de mudanças significativas em sua trajetória política, econômica e social.

O capital britânico que avançava sob diversas partes do mundo encontrou no Brasil um campo bastante promissor para a ampliação de sua teia de influência devido o Governo imperial ter posto em prática uma série de medidas que beneficiou aquele capital sobremaneira. Tais medidas foram: “O fim do tráfico africano, a Lei de Terras, a promulgação do Código comercial, a organização do segundo Banco do Brasil e a Lei ferroviária de 1852, que obrigava as empresas a contratarem mão de obra livre”⁸.

Além disso, o Governo imperial estabeleceu uma taxa de 7% de juros ao capital estrangeiro que fosse aplicado na construção de estradas de ferro estimulando os investimentos estrangeiros, principalmente o inglês, provocando a expansão econômica brasileira, contribuindo para o crescimento da atuação do País no comércio internacional.

Assim, com o intuito de melhorar esse comércio cada vez mais, foram empreendidos investimentos voltados para a criação de Companhias de navegação e outros melhoramentos no espaço das principais cidades portuárias, sobretudo o Rio de Janeiro⁹. Para atender as necessidades dessas atividades de importação-exportação, muitos portos foram preparados e passaram a ter grande movimento, como pode ser visto na gravura do porto do Rio de Janeiro em 1861. (FIGURA I)

⁸ MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças*. P. 60.

⁹ SANTOS, Paulo Pereira dos. *Evolução econômica do Rio Grande do Norte*, p. 75.

FIGURA 1 – Panorama do Rio de Janeiro, 1861, Victor Frond.



FONTE: NOVAIS, Fernando A. (Org.). História da vida privada, v. 2, p. 222 e seq.

Em suma, durante maior parte do período imperial, o comércio exterior do Brasil alicerçava-se e era controlado pelos investidores ingleses.

No início do século XIX, surge no cenário econômico do País um produto agrícola que favoreceu o aumento do volume e do valor da balança comercial por meio da exportação de milhares de sacas¹⁰. O café tornou-se a partir desse momento, principalmente em meados do século XIX, o principal produto agrícola brasileiro destinado a exportação, superando inclusive, os demais produtos tradicionais como o açúcar, tabaco, algodão e cacau.

Introduzida no nosso País por volta de 1727, a bebida era destinada, a princípio, para o consumo local e sem nenhum valor para o comércio¹¹. Com a transferência da Corte portuguesa para o Brasil, em 1808, e a proclamação da Independência, em 1822, houve uma expansão considerável do cultivo do café. As elites da região centro-sul vislumbraram nesta rubiácea, a solução para o problema do déficit das vendas internacionais dos produtos agrícolas do País: açúcar, algodão e tabaco¹².

¹⁰ NEVES., op. cit., p. 143.

¹¹ DEL PRIORE., op. cit. P. 128.

¹² Ibid., p. 133.

A atividade cafeeira ficou a cargo dos grandes fazendeiros, comerciantes, burocratas e pequenos proprietários bem sucedidos. As fazendas dispunham na região Sudeste de clima e solo favoráveis para o desenvolvimento desta lavoura, de tal forma, que a cafeicultura estendeu-se primeiramente no Vale do Paraíba fluminense e depois avançou em direção ao território de Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo.

A produção cafeeira, dessa forma, fez renascer as atividades agrícolas no Império, as quais haviam sido deixadas de lado em detrimento da atividade mineradora que não permitia aos indivíduos nelas ocupados, a dedicação simultânea com culturas alimentares¹³.

No âmbito das fazendas, o consumo da bebida era feito, principalmente, pelos escravos e pelos trabalhadores livres, todavia, o café só veio a se popularizar em meados do século XIX, momento este em que o hábito de beber café tornou-se popular na Europa e nos Estados Unidos.

No contexto da Revolução Industrial, o número de cidades despontou, bem como a concentração dos trabalhadores que tiveram seu paladar conquistado pela bebida, fazendo do Brasil o principal produtor mundial desta rubiácea.

A riqueza gerada pelos mercados externos e internos do café alimentou uma legião de fazendeiros bem sucedidos, que se transformou na base da sociedade imperial. Sua formação enquanto grupo aristocrático não ocorreu, porém, repentinamente; nesse meio, os traços da cultura rústica adentraram por várias décadas do século XIX¹⁴.

O crescimento da produção cafeeira levou muitas famílias a instalar-se em São Paulo e em Minas Gerais como posseiros. Com a Lei de Terras de 1850¹⁵, algumas famílias enriquecidas com o café legalizaram e expandiram suas propriedades. Entretanto, faltava a obtenção do prestígio social, alcançado facilmente com um título de nobiliárquico concedido pelo Imperador. Assim surgiram os barões do café, donos de vultosas fortunas que emergiram de uma atividade que iria transformar o Brasil, inclusive na mentalidade.

¹³ PRADO JÚNIOR. Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. P. 162.

¹⁴ DEL PRIORE. op. cit., p. 137.

¹⁵ A Lei de Terras de 1850 proibiu a obtenção de terras públicas, exceto pela compra, a partir deste momento, a terra passou ao domínio público e só seria acessível para aqueles que pudessem explorá-la de uma forma que rendesse lucros ao Governo imperial. Dessa forma, a terra se transformou em mercadoria comercializável.

O enriquecimento de famílias de fazendeiros de café “provocou um intenso processo de modernização de serviços e da infra-estrutura nas cidades brasileiras e, sobretudo,”¹⁶ na capital do Império. Nesse processo de modernização, a elite cafeeira procurou moldar-se aos ditames do padrão de vida europeu, especialmente de Paris, importando uma grande quantidade de artigos produzidos pelas indústrias inglesas¹⁷.

A opulência e o fausto caracterizavam a sede das fazendas e seus proprietários cercaram-se de toda a pompa que a década podia lhes proporcionar para demonstrar sua grandeza e prestígio, obtidos através dos títulos de nobreza que conseguiram em troca de serviços prestados ao Estado imperial. Todos os objetos que ornavam as casas vinham da Europa: delicadas porcelanas, pratarias lavradas, móveis e cristais. Até mesmo os arquitetos eram importados para edificarem aquelas construções suntuosas, que assinalam a fase de apogeu da cafeeira no Vale¹⁸.

Ao passar dos anos, a produção cafeeira no Vale do Paraíba foi definhando, tendo em vista as técnicas de beneficiamento que eram bastante rudimentares e da dificuldade crescente de se conseguir escravos¹⁹. Além disso a forma predatória que era utilizada a terra para o cultivo do cafeeiro foi progressivamente empobrecendo o solo, incorrendo em perda de produtividade e, conseqüentemente de lucratividade.

Concomitantemente, a lavoura do café alcançou o Oeste Paulista, núcleo este que se transformou no novo centro dinâmico da economia, visto que a produção cafeeira da Vale do Paraíba entrava em processo de declínio²⁰. Essa mudança do eixo econômico foi decisiva para o desenvolvimento urbano no século XIX, momento este em que os fazendeiros construíram suas residências nas cidades, tornando-as em grandes centros das atrações, favorecendo novas formas de sociabilidade e maiores condições de mobilidade social²¹.

Nessa perspectiva, o grande cafeeiro do Oeste Paulista, ao contrário dos seus pares do Vale do Paraíba, se inseria em uma dinâmica mercantil mais ampla, porque exercia maior controle sobre o processo de comercialização. Alguns fixaram residência nas cidades ou na capital, construindo belas mansões em

¹⁶ LIMA, Pedro de. *Arquitetura no Rio Grande do Norte: uma introdução*, p. 69.

¹⁷ *Ibid.*, p. 69.

¹⁸ NEVES, op. cit. p. 150.

¹⁹ *Ibid.*, p. 151.

²⁰ *Ibid.*, p. 159.

²¹ COSTA, Emilia Viotti da. *Da monarquia à República: momentos decisivos*, p. 168.

bairros nobres de São Paulo, permitindo-lhes maior contato com as novidades européias²².

Após a abolição do tráfico de escravos, as cidades do litoral, especialmente o Rio de Janeiro, passaram por um processo de desenvolvimento que possibilitou a abertura de um leque bastante “diversificado de camadas médias, constituídas de funcionários públicos, empregados das firmas de importação e exportação, de pequenos empresários e negociantes[...]”²³. Esta camada social beneficiou-se pela proximidade da Corte e das principais instituições de ensino do país naquele momento.

Além de diversas mercadorias produzidas nas indústrias européias, sobretudo britânicas, também circulavam nas principais cidades idéias que foram apropriadas através de livros e dos muitos estrangeiros que fixaram-se no Brasil no século XIX²⁴. Assim, todo um ambiente intelectual foi favorecido, principalmente pela circulação de periódicos que divulgavam as principais idéias vindas da Europa.

Essas idéias recebiam acolhida nos principais estabelecimentos científicos do Brasil oitocentista, principalmente nas Faculdades de Direito de São Paulo e Recife, as quais foram fundamentais para a composição de uma reduzida elite intelectual no País²⁵.

As teorias que tiveram maior aceitação e que foram incorporadas à realidade das cidades foram, principalmente: o Evolucionismo social, o Positivismo, o Maturacionismo e o Social-Darwinismo²⁶. Estas leis científicas visavam revalidar, através da implementação de um conjunto de iniciativas no espaço urbano, proporcionando uma mudança significativa na realidade da vida das pessoas, que o progresso era acessível e obrigatório para todas as sociedades.

Segundo Lilia Schwarcz, a origem social desses intelectuais é um tema bastante discutido nos círculos acadêmicos atuais, entretanto, alguns pesquisadores refletem sobre a estreita relação entre tais grupos e a aristocracia agrária e o Estado monárquico. Já outros

²² NEVES, op. cit., p. 162.

²³ Ibid., p. 233.

²⁴ RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte(1820-1920)*, p. 38.

²⁵ SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O espetáculo das raças: cientistas instituições e questão racial no Brasil(1870-1930)*, p. 11.

²⁶ Ibid., p. 28.

apontam nesses profissionais os representantes de “novos segmentos urbanos bastante opostos à burguesia tradicional proprietária de terra²⁷”.

Sendo ou não os membros dessa elite ilustrada pertencentes às camadas mais elevadas da sociedade agrária, sua atuação não se deve ser explicada exclusivamente no tocante ao pertencimento de sua origem de classe. Tendo em vista que, embora houvessem estreitos laços de parentesco que ligavam alguns intelectuais a famílias de proprietários de terra, a atuação desses profissionais se deu no contexto dos centros urbanos, no âmbito das cidades, o que os distava de seu grupo de origem²⁸.

Serão exatamente os membros dessa elite pensante que ao regressar de seus estudos, embebidos das idéias modernizadoras assimiladas no âmbito das Instituições de ensino, sobretudo a Faculdade de Direito do Recife, vão procurar implementar tal ideário nas suas respectivas Províncias, visto que serão estes mesmos profissionais que ocuparão os principais cargos públicos. As intervenções feitas por esses funcionários vão se dar, sobretudo, no espaço urbano, uma vez que estes vão procurar prover a cidade de todos os elementos que fossem definidores do ideal de modernidade na época, como será visto adiante.

1.2 A implementação do projeto de modernização relativa do país por setores das elites agrário-mercantil-exportadoras

No século XIX, os principais núcleos urbanos continuavam a ser as cidades portuárias importadoras-exportadoras, condição esta herdada dos tempos coloniais²⁹. As cinco maiores cidades do Brasil imperial correspondiam aos cinco principais portos, eram elas: o Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Recife, Belém, com exceção de São Paulo, que não é porto mais dispunha dos serviços do porte de Santos³⁰.

O Rio de Janeiro, a moradia da Corte monárquica, era o principal centro econômico, político, e cultural do território nacional no século XIX. Esta capital imperial gozou de uma proeminência que nenhuma outra cidade brasileira jamais pensou em desfrutar nesse momento, figurando como pólo civilizador da nação.

²⁷ Ibid., p. 26.

²⁸ Ibid., p. 26.

²⁹ COSTA, op. cit., p. 234.

³⁰ Ibid., p. 265.

Desde a abertura dos portos em 1808, o Rio de Janeiro passou a funcionar como um grande entreposto comercial, de longe o maior do Brasil, ele constituía o ponto de convergência das principais praças comerciais provinciais por onde também era feito a redistribuição das mercadorias importadas.

[...] O porto fluminense [...] apresentava-se como escala quase obrigatória dos navios que singrassem do Atlântico norte para os portos americanos do pacífico, e vice-versa. No plano inter-regional, o Rio de Janeiro constituía o ponto de encontro e de redistribuição da economia nacional. Metade do comércio exterior passa pelos cais cariocas durante o século XIX³¹.

Nos anos de 1850, como visto anteriormente, a agricultura brasileira apresentou um crescimento considerável na sua produção, o que foi fundamental para a incidência de diferentes empreendimentos industriais, comerciais e, sobretudo agrícolas³².

Com a sincronização da atividade agrícola brasileira ao mercado internacional que ingressava na sua fase imperialista, as principais cidades portuárias brasileiras, sobretudo o Rio de Janeiro, sofreram uma remodelação na sua infra-estrutura. Com o capital estrangeiro, principalmente britânico, aumentou sobremaneira, os investimentos no estabelecimento de Companhias de navegação e de transportes urbanos, na construção de ferrovias e na melhoria dos portos³³.

Outra conseqüência do crescimento das atividades agrícolas foi a concentração de capitais que ofereceu larga margem de proveitos para os melhoramentos implementados no porto do Rio de Janeiro, o qual sentiu o impacto do capital britânico, aumentando, conseqüentemente sua atividade e ritmo de vida, aos poucos, o Rio de Janeiro se tornaria semelhante às demais praças financeiras da Europa e dos Estado Unidos³⁴.

Pouco a pouco, como visto acima, os membros das aristocracias agrárias brasileiras foram estabelecendo suas residências nos centros urbanos brasileiros, e neste espaço os grupos foram progressivamente assumindo formas diferentes de pensar e agir. O Brasil ao atrelar-se às correntes da *Divisão Internacional do Trabalho*³⁵, ainda que numa posição periférica de País

³¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe. Vida privada no Império e ordem no Império. In: NOVAIS, Fernando A. (Coord.). *História da vida privada no Brasil*, p. 24.

³² PRADO JÚNIOR, *História econômica do Brasil*, p.194.

³³ NEVES, op. cit., p. 307.

³⁴ PRADO JÚNIOR, op. cit., p. 307.

³⁵ MONTEIRO, op. cit., p. 168.

exportador de matérias-primas, sobretudo o café, sofreu alterações significativas nos quadros econômicos, criando-se também novas necessidades urbanas.

As elites das cidades brasileiras em sua busca de equiparar-se com as cidades européias, sobretudo a França, ansiavam pela introdução de um conjunto de profundas modificações materiais no espaço da cidade. O capital advindo das lavouras de café possibilitou a implantação de diversos serviços de infra-estrutura e transportes, dotando o país de condições suficientes para a garantia de sua integração nas correntes do mercado internacional³⁶. Billioft

À medida que os grandes produtores de café mudaram-se para as cidades, aumentou-se, conseqüentemente, a propensão em promover melhoramentos no espaço urbano, o qual devia ser a materialização de todo o ideário de progresso apregoado pelas classes mais elitizadas do Império.

Aumentou o interesse pelas diversões públicas, teatros e cafés. Melhorou o sistema de calçamento, iluminação e abastecimento de água. Aperfeiçoaram-se os transportes urbanos. O comércio urbano ganhou novas dimensões, bem como o artesanato e a manufatura³⁷.

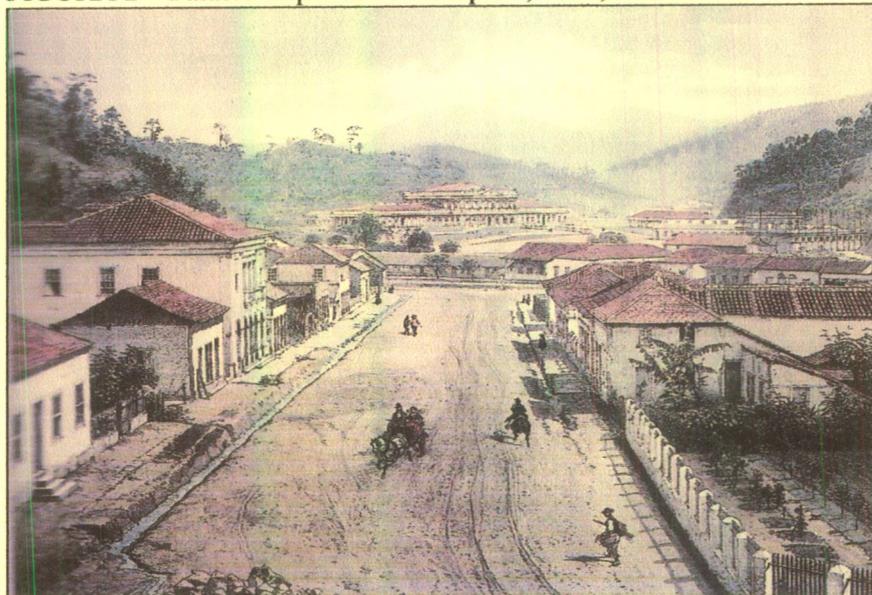
Nesse contexto, em que os principais núcleos urbanos modernizavam-se e europeizavam-se, sobretudo sobre os ditames da capital francesa, surge Petrópolis. Elevada ao estatuto de cidade mais européia do Império, era o lugar de excelência para a representação social da burguesia que ascendia (FIGURA - 2)³⁸.

³⁶ ANDRADE, Alenuska. Á luz da modernidade a modernização da luz: a introdução da energia elétrica em Natal. In: FERREIRA, Ângela; DANTAS, George. (Org.) *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna* (Natal, 1890-1940), p. 90.

³⁷ COSTA, op. cit., p. 256.

³⁸ ALENCASTRO, op. cit., p. 68.

FIGURA 2 – Palácio Imperial de Petrópolis, 1861, Victor Frond.



FONTE: NOVAIS, Fernando A. (Org.). História da vida privada, v. 2, 222 e seq.

Foi exatamente nos grandes centros, que os benefícios do progresso tiveram seu ponto máximo através de várias intervenções públicas. Estas interferências receberam no século XIX o nome de “melhoramentos”, numa alusão otimista à capacidade humana de corrigir os “males da natureza” pelo emprego da técnica. De 1850 a 1860 o Brasil passou por um processo de intensa modernização, no qual começaram a surgir os primeiros empresários burgueses, para o que contribuiu sobremaneira, o investimento inglês, graças a política imperialista posta em prática.

Nesse ínterim, surgiu Irineu Evangelista de Sousa, Visconde de Mauá, e conheceu o ápice de sua carreira. Através de iniciativas pioneiras, foi na área dos serviços públicos, comunicações, transportes e melhorias urbanas que Mauá se destacou³⁹. Embora tenha sido a companhia de gás o maior êxito de seu capital, além da atenção prestada na área dos transportes, em especial na navegação, integrando as cidades portuárias da costa brasileira com as companhias de navegação, foi na implementação de ferrovias que destinou maior parte de seus investimentos⁴⁰.

Assim, como afirmou Emilia Viotti da Costa, ao estudarmos o fenômeno urbano do século XIX no Brasil, compreendemos que ele foi decorrência da expansão comercial e resultante da integração do País no mercado internacional. Percebemos ainda, que tal esquema foi um

³⁹ COSTA, op. cit., p. 308-309.

⁴⁰ NEVES, op. cit., p. 310.

“modelo de urbanização característica de áreas de economia colonial e periférica às quais não se ajusta o modelo clássico⁴¹”.

1.2.1 Idéias (modernizadoras ou progressistas) na Província do Rio Grande do Norte

Na década de 1820, mas precisamente no ano de 1828, foram criados os primeiros cursos de Direito no Brasil⁴². Essas Instituições, sobretudo a Faculdade de Direito em Recife, buscavam satisfazer as necessidades dos filhos das elites agrárias provinciais de se ilustrarem com as principais capitais do Império.

Os cursos jurídicos transformaram-se no século XIX, “no celeiro do qual saíram os bacharéis que dominariam a vida política e intelectual do Segundo Reinado”⁴³. A figura do bacharel carregava-se de um simbolismo incomensurável e que não provinha do curso em si, ou da profissão, mas das possibilidades políticas que se delineavam para este profissional.

Sinônimo de prestígio social, marca de poder político, o bacharel se transformava em uma figura especial em meio a um país interessado em criar elites próprias de pensamento e direção política [...]. Convertia-se o bacharel no grande intelectual da sociedade local, chamando atenção o ecletismo das idéias e o pragmatismo em sua definição⁴⁴.

Ficava a cargo desses juristas, grande parte da responsabilidade de edificar uma ~~imagem para um país que adquiria sua autonomia política mas que mantinha-se sob o comando de um monarca. Era fundamental inculcar na mentalidade do Brasil e de outros países, a derrocada da hegemonia política estrangeira e, para tanto, essa elite pensante que se formava nas Faculdades de Direito, teve um papel fundamental~~⁴⁵.

⁴¹ COSTA, op. cit., p. 234.

⁴² SCHWARCZ, op. cit., p. 142.

⁴³ NEVES, op. cit., p. 228

⁴⁴ SCHWARCZ, op. cit., p. 142.

⁴⁵ Ibid., p. 141.

Vivendo nos grandes centros que se modernizavam, esses bacharéis tiveram fácil acesso a literatura e ao modismo europeu⁴⁶, livros e publicações circulavam livremente nos ciclos culturais, sobretudo no âmbito da Faculdade de Direito em Recife. Nessa “incubadora de talentos”⁴⁷, formou-se a maior parte do corpo administrativo das províncias vizinhas.

Os intelectuais do século XIX eram conclamados a trabalhar para o Estado na montagem dos seus mecanismos institucionais fundamentais, na sua legitimação, na produção de sua memória. Florescem a partir daí as bibliotecas e arquivos, readaptaram-se as antigas universidades, criaram-se novas disciplinas e práticas acadêmicas. Era preciso também legitimar o mundo moderno, o mundo do capital- um mundo que encontrava na cidade a sua armadura mais adequada⁴⁸.

O século XIX foi marcado por uma feição tipicamente evolutiva. Inúmeros intelectuais ocidentais vinham desde o século anterior elaborando a idéia de “progresso do desenvolvimento humano”⁴⁹. Anos mais tarde, tais teorias filosóficas chegaram ao Brasil sobremaneira, modelando a mentalidade dos bacharéis que estavam se formando, sobretudo em Recife⁵⁰.

Esses jovens ao regressarem de seus estudos, ocupavam os principais cargos públicos de suas Províncias. Imbuídos do desejo de criar nas suas próprias Províncias o mesmo padrão de vida e civilidade adotados nos centros de maior desenvolvimento do Brasil Imperial, vão procurar tomar uma série de medidas a fim de produzir uma atmosfera de modernidade nas suas localidades:

[...] gerir jornais, incentivos a cultura, as artes, a boa arquitetura, enfim, um amplo processo que dá substrato para a implementação das modificações físicas e estruturais: pavimentação das vias, iluminação pública, bonde elétrico. Teatro, cinema, novo vestuário, poesia, hábitos refinados etc.⁵¹

⁴⁶ COSTA, op. cit., p. 262-263.

⁴⁷ NEVES, op. cit., p. 237.

⁴⁸ BARROS, José D'Assunção. *Cidade e história*, p. 12-13.

⁴⁹ Ibid., p. 32.

⁵⁰ ARRAIS, Raimundo. Da natureza à técnica: a capital do Rio Grande do Norte no início do século XX. In: FERREIRA, Ângela; DANTAS, George. *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)*, p. 122.

⁵¹ FERREIRA, Alexsandro. Uma cidade para o futuro: o discurso do progresso na estruturação urbana de Natal. In: FERREIRA, Ângela; DANTAS, George. *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)*, p. 291.

Nas *Falas e Relatórios dos Presidentes da Província do Rio Grande do Norte*, manancial riquíssimo de informações sobre a Província, podemos ver claramente a magnitude que ~~estas idéias~~ evolucionistas exerciam sobre a realidade, sendo nítido a intenção do presidente em destacar as palavras-chave do seu discurso para dar ênfase maior aos valores por ele apreçados⁵². Assim, “[...] o Progresso, uma palavra grafada amiúde com inicial maiúscula que lhe conferia uma grandeza de entidade supra-histórica, condutora do destino dos povos”⁵³, foi repetida inúmera vezes:

É sempre propícia às esperanças da Província a epocha da reunião de seus representantes no intuito de estudarem e proverem as suas necessidades, **desembaraçando-lhe a estrada do Progresso**; felicito-a por tão fausto motivo, e a vós pela honra, que recebestes com a investidura de tão importante mandato⁵⁴ (Grifo nosso).

Como podemos observar na citação acima, a Província do Rio Grande do Norte seguiu o mesmo modelo das Províncias vizinhas no que concerne ao campo das idéias. Ela também passou por uma mudança na forma de pensar e refletir, o que deu respaldo teórico necessário para a implementação do processo de modernização a partir de meados do século XIX. Mudanças estas propiciadas pela intervenção do Governo provincial nos assuntos da Província.

Segundo Rubenilson Teixeira, são muitos os parâmetros que podem ser avaliados para que fique evidenciado o processo de modernização na Província nesse momento⁵⁵. Do ponto de vista administrativo, o número de municípios que passaram a ter administração própria foi bastante considerável, fruto da expansão econômica das décadas de 1850 e 1860⁵⁶.

Outros fatores que podemos levar em consideração foram as inovações tecnológicas, como a instalação das primeiras estradas de ferro e do telégrafo. Além disso, a evolução comercial nesse momento se expressou de forma bastante lucrativa, sobretudo com o incremento

⁵² RODRIGUES, op. cit., p. 40.

⁵³ ARRAIS, Raimundo. Estudo introdutório. In: CASCUDO, Luiz da Câmara. *Crônicas de origem: a cidade do Natal nas crônicas cascudianas dos anos 20*, p. 28.

⁵⁴ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Pedro Leão Velloso à Assembléia provincial de 16/02/1862. Não paginado.

⁵⁵ TEIXEIRA, Rubenilson. A agonia do velho Natal face ao novo: secularização e modernidade urbana. In: FERREIRA, Ângela; DANTAS, George. *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)*, p. 72.

⁵⁶ MONTEIRO, op. cit., p. 173.

da produção e comercialização do açúcar e algodão, sobretudo este último⁵⁷. A concretização dessa evolução, exprimiou-se através de transações que envolvia empréstimos bancários, principalmente do capital inglês, contribuindo para o fortalecimento da incipiente rede urbana provincial e do estado que estava por nascer .

⁵⁷ *Ibid.*, p. 173.

2 A PROVÍNCIA DO RIO GRANDE DO NORTE EM MEADOS DO SÉCULO XIX

O Brasil colonial legou ao Império uma economia baseada na produção agro-exportadora, favorecendo a lentidão no desenvolvimento dos núcleos urbanos⁵⁸. No século XIX, o espaço econômico ficava sob o domínio de alguns entrepostos regionais que centralizavam o monopólio da exportação e importação de grandes áreas que ultrapassavam as barreiras das Províncias⁵⁹.

Assim, as principais praças comerciais eram: a praça de São Luis que abrangia o comércio do Maranhão, do Piauí e do Ceará; Salvador que absorvia o comércio da Bahia, Sergipe e do Sertão do São Francisco; a praça de Belém que aglutinava o comércio da Região amazônica e por fim, a praça do Recife que intermediava, ao lado de Salvador, o comércio do norte.⁶⁰

Estas últimas mantinham a hegemonia como grandes entrepostos comerciais, atrelando-se às demais capitais provinciais nortistas como aliadas, ao mesmo tempo que as impediam de desenvolverem seus próprios portos, entavando, dessa forma, sua economia.

A Província do Rio Grande do Norte, em meados do século XIX era uma das mais atrasadas e pobres⁶¹, comparada às demais Províncias nortistas, cujo comércio estava submetida à praça comercial pernambucana, além disso, o porto da sua capital, Natal, não oferecia condições satisfatórias à navegação, dificultando a atracação dos navios de maior porte no cais.

2.1 A economia norte-rio-grandense no período

Até 1845, a economia da Província do Rio Grande do Norte sustentava-se na pecuária. A partir deste ano, configurou-se uma das maiores secas nordestinas que se estendeu até 1846, o que resultou na dizimação do gado bovino. Esta seca revalidava a fragilidade desta atividade frente às condições climáticas do Nordeste, de tal forma que seu impacto atuou de forma decisiva a fim de que o Governo provincial aumentasse os investimentos na agricultura, voltando-se para

⁵⁸ COSTA, Emilia Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*, op. cit., p. 233-259.

⁵⁹ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império (1871-1889)*, p. 220.

⁶⁰ COSTA, op. cit., p. 259.

⁶¹ LIRA, A. Tavares. *História do Rio Grande do Norte*, p. 287.

o cultivo da cana-de-açúcar e depois para o algodão, ramo de maior importância depois do açúcar na Província⁶².

Sobre estes acontecimentos, Denise Monteiro conclui:

Do ponto de vista da economia da Província, a seca de 1845, como é denominada, teve um importante efeito: ao dizimar os rebanhos, ela revelou a fragilidade de uma economia, baseada na pecuária e levou a uma valorização da agricultura, ou seja, “mostrou a instabilidade da riqueza do gado e convenceu a muitos da necessidade de formar estabelecimentos agrícolas mais sólidos⁶³”.

A partir deste momento, a Província passou a buscar um outro produto que pudesse lhe oferecer maior garantia. A prática da agricultura vai dedicar especial atenção para as lavouras de cana-de-açúcar e do algodão, como dito anteriormente.

Desde o período colonial que a cultura da cana-de-açúcar esteve presente na Província norte-rio-grandense. Naquele momento o número de engenhos existentes na Província não ultrapassava de dois ou três, principalmente os engenhos de Cunhaú e Ferreiro-Torto, segundo a historiografia clássica que trata da nossa história econômica.

A produção de açúcar só veio a aumentar consideravelmente a sua produção a partir de 1850, quando a indústria açucareira atingiu notoriedade, tendo expandido a sua área de atuação rumo ao litoral norte da Província que até então restringia-se ao litoral Sul.

A propagação dos canaviais na fértil região do Vale do Ceará-Mirim, região esta que já conhecia, em pequenas proporções, a cultura da cana, levou a Província a aumentar, sobremaneira, sua exportação⁶⁴.

Rocha Pombo⁶⁵, refere-se à elevação do número de engenhos na Província do Rio Grande do Norte, que em 1845 possuía 43, tendo, em 1861, aumentado para 173 com a incidência de outros engenhos de menor porte, os engenhos “banglês”.

O vale do Ceará-Mirim, embora ocupasse o primeiro lugar na produção açucareira na Província, sofria constantes intempéries, provocadas pelas enchentes do rio Ceará-Mirim.

⁶² FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Pedro Leão Velloso à Assembléia provincial em 16/06/1862. Não paginado.

⁶³ MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução à História do Rio Grande do Norte*, p. 165.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 166.

⁶⁵ Sobre o aumento da produção açucareira provincial, veja-se: POMBO, Rocha. *História do Rio Grande do Norte*, p. 361.

O melhoramento [...] de maior vulto e que mais imediatamente terá de fluir sobre a prosperidade da Província é a desobstrução do rio Ceará-Mirim, a fim de dar curso às águas, que, alagadas pelo vale, prejudicam a sua lavoura, diminuindo-se a quantidade de terreno produtivo; sua utilidade de grande alcance para a riqueza da Província exige que não se cruzem os braços, requer imediatamente que se passe das aspirações à realização⁶⁶.

O algodão, outro produto de exportação de grande relevância no século XIX, já era utilizado pelos indígenas brasileiros antes do processo de fixação e colonização. Atrelado à atividade pecuarista, a lavoura algodoeira abriu novas perspectivas agrícolas a áreas áridas do agreste nordestino⁶⁷. Isso levou à constituição de vilas e povoados que atingiriam no futuro status de grandes cidades.

No século XVIII, este produto, mesmo que em pequenas quantidades, vai ser exportado pela Província norte-rio-grandense, e data deste período, a criação da Alfândega do Rio Grande do Norte em 1820 e da Casa de Inspeção do algodão, revelando-nos, dessa forma, que já havia um comércio bastante promissor desta malvacea na nossa Província.

Entretanto, foi com o advento da Guerra Civil norte-americana, em meados do século XIX que ocasionou a supervalorização do algodão nordestino no mercado internacional, propiciando um intenso desenvolvimento comercial na Província.

Seguindo o mesmo pensamento de outros estudiosos que se debruçaram sobre a história do Rio Grande do Norte, como Tavares de Lira e Rocha Pombo, Câmara Cascudo também relacionou o crescimento econômico da Província com a Guerra Civil Americana, que se estendeu de 1860 a 1865:

O algodão, com as Guerras norte-americana do Norte contra o Sul, inutilizados os campos pela luta, ganhou terreno e reduzia como um vício novo. Era uma valorização entontecedora, como os salários da indústria da Guerra que embriagavam. A produção norte-rio-grandense não se multiplicou mas as rendas deslumbavam porque o algodão ganhara preço e a menor quantidade pesava ouro⁶⁸ (Grifo nosso).

Dessa forma, a partir da segunda metade do século XIX, a economia da Província norte-rio-grandense integrou-se às correntes do Comercio Internacional, exportando

⁶⁶ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Leão Velloso à Assembléia Provincial em 16/02/1862.

⁶⁷ PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*, p.151-152.

⁶⁸ CASCUDO, Luís da Câmara. *História da Cidade do Natal*, p. 223.

principalmente algodão, couros e açúcar e importando produtos manufaturados europeus como tecidos de algodão, artigos de ferro, pólvora, farinha de trigo, vinho, manteiga e produtos de luxo, predominantemente franceses. Esses produtos eram consumidos por uma pequena parte da população que consistia a elite dos principais núcleos urbanos da Província⁶⁹.

Além da cana-de-açúcar, do algodão e couros figurarem como os produtos de maior relevância da economia norte-rio-grandense no período deste estudo, a Província contava, ainda com outros produtos de menor expressão comercial que também possuíam sua importância, só que estes eram voltados para a comercialização interprovincial. Esses produtos eram o sal e a carnaúba.

O sal era produzido para ser utilizado nas fábricas de alimentos européias, principalmente os alimentos enlatados. A importância do sal se dava pela sua ação que consistia em retardar o processo de perecimento desses alimentos. Tendo em vista que este produto existia em abundância no litoral do Rio Grande do Norte, ele limitou-se à comercialização com outras províncias, uma vez que as suas condições de beneficiamento eram bastante rudimentares, ele sofria, ainda, uma forte concorrência do sal produzido na Europa, principalmente o sal português. Dessa forma, a comercialização do sal do Rio Grande do Norte, ocorreu no próprio mercado interno.

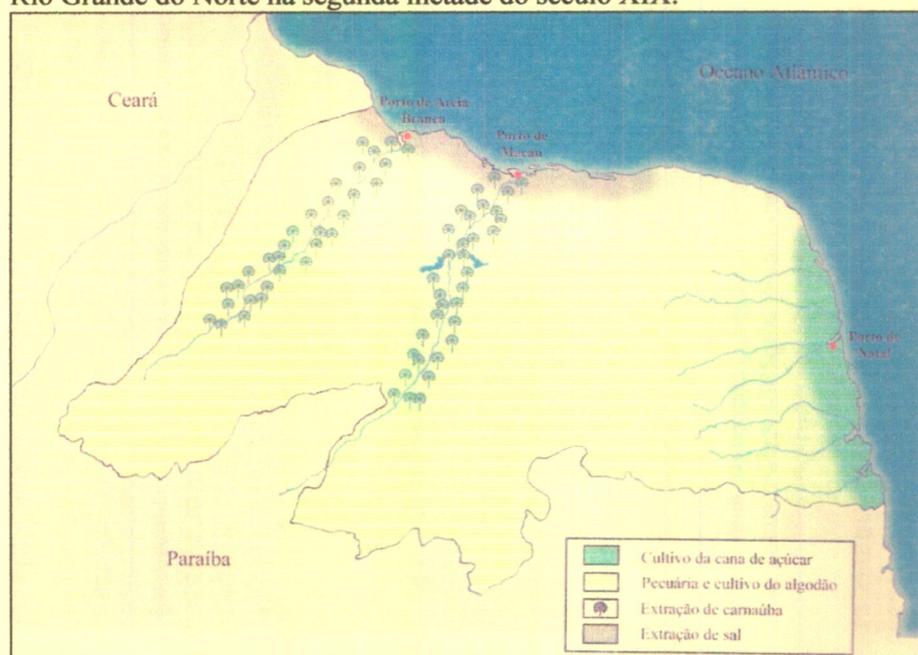
A carnaúba, por sua vez, desde o início do século XIX, constituía uma das principais ramificações da produção da Província, especificamente no vale do Açu, onde se estendiam grande quantidade de carnaubais⁷⁰. A carnaúba era utilizada para a extração de cera das suas folhas com as quais se fabricava velas, única fonte de iluminação usada neste período, além disso, suas folhas, serviam de forragem muito nutritiva para o gado. Depois de secas, também serviam para a confecção de chapéus, redes e esteiras.

Pela (FIGURA 3), podemos visualizar a distribuição geográfica das principais atividades econômicas da Província, bem como dos principais portos que escoavam esses produtos na segunda metade do século XIX.

⁶⁹ MONTEIRO, op. cit., p. 169.

⁷⁰ MEDEIROS, Tarcísio. *Aspectos geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte*, p. 141-142.

FIGURA 3 – Distribuição geográfica das principais atividades econômicas na Província do Rio Grande do Norte na segunda metade do século XIX.



FONTE: MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução à história do Rio Grande do Norte*, p. 171.

Conforme veremos adiante, o governo provincial, ao lado de representantes das elites administrativas locais, contribuiu diretamente para o progresso dos meios de transporte e de comunicação na Província. Estas intervenções fundamentaram-se, principalmente na instalação de uma infra-estrutura que possibilitasse o escoamento das mercadorias produzidas pelo interior da Província, destarte, deixou uma série de atributos perceptíveis na malha urbana das principais cidades portuárias da Província⁷¹.

No sentido de contemplar as transformações sofridas no âmbito urbano das principais cidades litorâneas do Nordeste, como por exemplo Natal e em especial Macaíba, foco da nossa pesquisa, devemos voltar nossa atenção ao desenvolvimento da economia algodoeira. Visto que, nesse período, o algodão foi a mola propulsora que deu impulso ao processo de urbanização das cidades litorâneas do Nordeste, comparativamente com a região Sudeste, que se urbanizou na alçada da exportação do café para o mercado europeu, como já foi visto anteriormente.

O algodão permitiu que se implementasse melhorias na infra-estrutura do Rio Grande do Norte e, especialmente na capital. Ao mesmo tempo, que as cidades portuárias

⁷¹ RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte (1820-1920)*, p. IX.

~~modernizavam-se aperfeiçoaram as condições de transporte, armazenamento, comercialização e exportação do algodão.~~

2.2 Desenvolvimento comercial provincial

A Província do Rio Grande do Norte, a partir de 1850, conheceu um intenso crescimento no seu comércio. Essa mobilidade comercial, acarretou na imigração e na fixação de ~~muitos comerciantes vindos de diversas regiões do país, inclusive estrangeiros.~~

Entre os anos de 1850 e 1860 foram criadas na nossa Província as primeiras Casas Comerciais que trabalhavam na exportação e importação de produtos. Dentre esses comerciantes que estabeleceram seus armazéns de secos e molhados, dois obtiveram grande destaque.

O suíço Johan Ulrich Graff fundou por volta de 1865 a Casa Graff, empório comercial importador-exportador que tinha matriz na França e filiais no Ceará e no Rio Grande do Norte. Ocupou lugar de destaque na economia provincial, principalmente no fim dos anos de 1860 e início dos anos de 1870.

No entanto, foi Fabrício Gomes Pedrosa, paraibano Brejo de Areia, fundador da Casa Comercial de Guarapes, o principal comerciante da Província por volta da década de 1860⁷².

De Coité que seria a cidade de Macaíba, Fabrício irradiou a energia irresistível para todos os quadrantes. Monopolizador do sal para o sertão, distribuidor de fazendas, animou a indústria açucareira do vale do Ceará-Mirim, modificando o processo de fabricação, graças às observações em Pernambuco, principia o financiamento da produção adquirindo em condições únicas as safras. A volta de 1861 é o mais, poderoso, o mais influente negociante. Para sua casa descem milhares de cargas de algodão, sacos de açúcar, couros, peles, curiosidades⁷³ (Grifo nosso).

Denise Monteiro⁷⁴, afirma que o capitalismo europeu se desenvolveu de tal forma na segunda metade do Século XIX que refletiu sobre o comércio da Província e esta, sofreu os efeitos desse capital, inicialmente através das casas comerciais estrangeiras, o qual passou a

⁷² LIMA, Nestor. *Municípios do Rio Grande do Norte: Macaíba, Macau, Martins, Mossoró*, p. 190.

⁷³ CASCUDO, Luís da Câmara. *História da Cidade do Natal*, p.240.

⁷⁴ MONTEIRO, op. cit., p. 240.

investir na infra-estrutura necessária para o escoamento das mercadorias, principalmente do algodão cultivado na região Seridó.

Apesar de todo o crescimento comercial por que passava a Província do Rio Grande do Norte neste momento, o nosso comércio era prejudicado em virtude das condições precárias que o porto da capital oferecia para a navegação e, também, das péssimas condições das estradas existentes, praticamente as mesmas desde os tempos coloniais, dificultando que as mercadorias fossem escoadas para o porto da capital.

Além disso, os prejuízos sofridos por Natal eram também de ordem geográfica: Cercada pelo lado Leste e do Sul por uma cordilheira de morros que a isolava da região produtora de açúcar de São José de Mipibú; pelo lado Oeste, isolava-se da área canavieira do Ceará-Mirim pelo Rio Potengi, mantendo-se, dessa forma, cerceada da sua comunicação com as principais comarcas produtoras de Gêneros alimentícios da Província⁷⁵.

Em meio a esta situação, aos produtores e comerciantes do interior da Província, restou a solução de conduzir suas mercadorias a outros portos, como Mossoró e Canguaretama, ou até mesmo, os portos das províncias vizinhas, como o porto de Aracati, no Ceará e Mamanguape na Paraíba o que incorria em grande prejuízo para o Rio Grande do Norte.

O governo provincial, objetivando superar estas dificuldades, fez algumas concessões e isenções a comerciantes de grande giro que se estabeleceram na Província. Buscou também promover uma série de melhoramentos necessários para animar as relações da economia provincial com o mercado mundial.

[...] a criação da capitania do porto de Natal (1859), os primeiros estudos para o melhoramento do mesmo porto (1860), a abertura de um canal no vale do Ceará-Mirim (1867), a construção de açudes no sertão (1857), a tentativa de criação de um banco rural na província (1860), os incentivos legais para o estabelecimento de comerciantes em Mossoró (1868) e os incentivos legais para a construção das primeiras estradas de ferro do Rio Grande do Norte, que não chegaram a ser construídas[...].⁷⁶

As décadas de 1850 e 1860, foram marcadas por uma expansão da economia, principalmente com o crescimento da produção e comércio de açúcar e principalmente do

⁷⁵ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia Provincial em 14/ 04/ 1859, p. 782.

⁷⁶ MONTEIRO, op. cit., p.172.

algodão, e isso estendeu-se aos povoados já existentes que passaram a ser sedes de municípios, ou foram transformados em vilas, contando com administração própria.

Dentre estas cidades duas se destacaram sobremaneira, nessa fase de expansão do comércio agroexportador: Mossoró e Macaíba. Esta segunda, que consiste no foco central da nossa pesquisa, já constituía-se uma pequena povoação denominada Coité às margens do rio Jundiá, afluente do Potengi, onde existia um trânsito de barcos que transportavam mercadorias para Natal.

Na fase áurea do surto exportador de algodão dos anos de 1860, Macaíba, então vila do Coité, passou a funcionar como um importante entreposto comercial devido sua posição geográfica privilegiada, o que lhe dava grande vantagem comercial e dentro da Província. Livre dos morros que isolavam Natal, Macaíba funcionava como ponto intermediário para do interior se alcançar a capital. Da mesma forma, era preciso passar por ela para ir ao interior. Assim, tornou-se o principal entreposto do sertão cotonicultor e os vales açucareiros de Ceará-Mirim, São José de Mipibú, Papari e a capital.

Intermediária no comércio entre povoados e vilas nessa fase em que a economia da Província se ligava ao mercado mundial, Macaíba passou por uma série de melhoramentos materiais que nos servem de referência para que possamos compreender a relação entre comércio e urbanização.

2.3 Vias e meios de Transporte

Caio Prado Júnior⁷⁷, refletiu sobre a influência das vias de comunicação e transportes na formação do País, as quais, se instalaram primeiramente no litoral, e partindo daí, penetraram o interior permitindo, assim, a progressiva ligação e conexão entre ambos.

Uma das maiores dificuldades que estorvava o pleno desenvolvimento da Província foi a dificuldade de conduzir os produtos do lugar onde eles eram produzidos, pra os locais onde eram escoados. Segundo Rocha Pombo⁷⁸, a dificuldade de locomoção através das estradas, do

⁷⁷ PRADO JÚNIOR, Caio, op. cit., p. 237.

⁷⁸ POMBO, op. cit., p. 365-366.

interior que eram praticamente as mesmas desde o período colonial, era o principal entrave à economia provincial.

Os moradores do sertão, diante da necessidade de levar seus produtos para os principais lugares de venda, tiveram muitas vezes que abrir estradas em meio às veredas que eram as únicas vias de comunicação. Imbuídos da necessidade de superar as conseqüências da diminuição do ritmo das atividades comerciais sertanejas, foram criadas diferentes feiras pelo interior da Província .

A partir de 1840, o governo contratou particulares para resolver tais problemas, mas pouco foi mudado.

A “Estrada das boiadas”, era a mais antiga da Província, datada do período do avanço da atividade pecuarista em direção ao interior, “ vinda da Paraíba, ligava Canguaretama, no litoral Sul, a Natal; daí partia em direção a Açu, para, depois atingir Moçoró, internar-se no Ceará”⁷⁹. Essa estrada cortava toda a Província de Leste a Oeste.

A “Estrada do Seridó”, era outra veia importante no fluxo das mercadorias do período, ligando a cidade de Macaíba ao sertão da Província, era por essa rota que as mercadorias do vale do Potengi, Trairí e da região do Seridó eram drenadas até a praça comercial daquela cidade, e por via fluvial era destinado á exportação pelo porto de Natal.

A outra estrada que atendia as necessidades do sertão, partia de Mossoró seguindo a extensão do rio de mesmo nome.

Ao consultarmos o Relatório do Presidente da Província Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, de 04/ 10/ 1859 que diz: “[...], quebrados os obstáculos, que isolam e intorpecem a capital, ficará estabelecida a tão necessária quanto desejada ligação com o interior da Província sem o menor comprometimento dos interesses que se conspiram contra toda idéia de mudança[...]⁸⁰, percebemos a intencionalidade do referido presidente de sanar o isolamento da capital com o resto da Província, e Macaíba, amparava tal necessidade tendo em vista sua posição estratégica e os possíveis lucros que o Rio Grande do Norte obteria com florescimento daquela cidade onde fixava-se a mais influente casa comercial da Província.

⁷⁹ TAKEYA, Denise Monteiro. *Um outro Nordeste: algodão na economia do Rio Grande do Norte(1880-1915)*, p. 81.

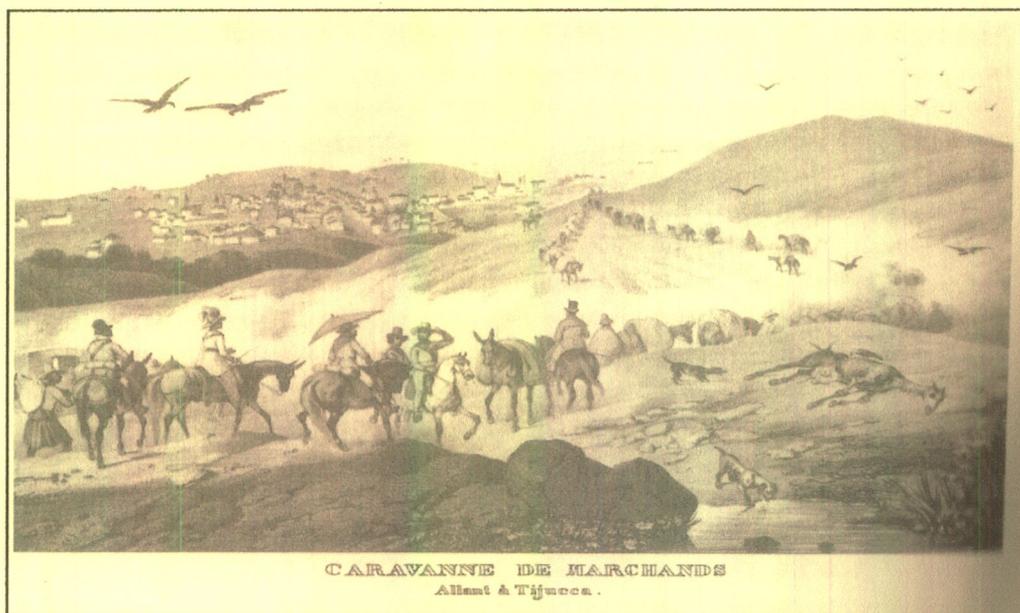
⁸⁰ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande de Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 04/10/1859, p. 844.

Dessa forma, essas três artérias de escoamento, ligavam efetivamente os principais portos do Rio Grande do Norte aos núcleos produtores agropecuaristas.

Além de serem de barro batido, as estradas estavam em um péssimo estado de conservação. No período das chuvas, transformavam-se em verdadeiros atoleiros em que frequentemente atenuava o fluxo das cargas de mercadorias⁸¹. Mesmo assim, era através destas estradas carroçáveis que a produção seguia do interior em direção aos portos do litoral. Eram os tropeiros os principais encarregados de promover essa movimentação, conforme podemos ter uma idéia aproximada dessa movimentação através da (FIGURA – 4).

Ao longo da estrada, pousos: pequenos núcleos de civilização e comércio. O milho, básico ao gado, era fonte de lucro. Nos ranchos, longas varandas cobertas com telheiros, os tropeiros descarregavam, faziam fogueira e, num tripé à moda cigana, preparavam de-comer: feijão com carne-seca, angu de milho e- a partir de fins do século XVIII- café fumegante. A cachaça era usada em confraternizações ou como remédio. Canastras ou bancos de madeira serviam de cama. Descarregados de fardos, os animais eram raspados em facão para tirar o pó e o suor. Prevalencia a regra da solidariedade: quem chegasse primeiro deixava lugar para as mulas de outras tropas, ajudando a descarregá-las quando necessário⁸².

FIGURA 4 – Caravana de mercadores de J. M. Rugendas.



FONTE: DEL PRIORE, Mary; VENÂNCIO, Renato. *Uma história da vida rural no Brasil*, p. 72.

⁸¹ PRADO JÚNIOR, op. cit, p. 255.

⁸² DEL PRIORE, Mary; VENÂNCIO, Renato. *Uma História da vida rural no Brasil*, p. 78.

Essa forma de circulação interna, herdada dos tempos coloniais, funcionava como uma verdadeira “correia transmissora” de informações, pessoas e mercadorias que se estendeu até a chegada das estradas de ferro na segunda metade do século XIX.

Outro fator que estimulou a economia da Província norte-rio-grandense foi a introdução da navegação a vapor, o que fez o governo provincial aumentar seus investimentos nos melhoramentos em portos e barras, criando a Capitania dos Portos, com sede em Natal, em 1859.

Nesse momento, três portos desempenharam um importante papel no escoamento dos produtos da Província: Areia Branca e Macau, no litoral norte, e Natal, no litoral leste. Denise Takeya salienta a existência de um porto em Canguaretama, só que de menor importância para o comércio do algodão.

Além do porto da capital, a Província do Rio Grande do Norte contava com o porto de Mossoró localizado em Areia Branca, este porto escoava toda a produção de Mossoró, como também das áreas próximas daquele entreposto comercial.

Pelo porto de Macau escoavam as mercadorias produzidas no vale do Açu, mas atraía também a produção do centro da Província, da região do Seridó e de parte da Paraíba.

O porto de Natal, onde centralizava-se a Alfândega da Província desde 1820, apresentava problemas que comprometia sua navegabilidade. Situado no rio Potengi, à pouca distância da foz, entravava-se nos arrecifes e na acumulação de areia trazida pelas correntes, dificultando a penetração de navios de maior calado. A penetração no porto dependia dos fluxos da maré. Este fato contribuiu para que o porto de Recife se constituísse num efetivo entreposto comercial com relação a Natal. Pernambuco comprava os produtos produzidos pela Província do Rio Grande do Norte destinados à exportação, e vendia-lhes para outras Províncias através do comércio de cabotagem, e para o exterior⁸³.

O comércio de cabotagem se fazia através de Companhias de Navegação⁸⁴, principalmente estrangeiras, que estabeleciam o comércio de importação e exportação direto com a Europa e os Estados Unidos da América. O intercâmbio direto com a Europa, dispensando o entreposto da praça comercial do Recife, era bastante interessante às casas importadoras e

⁸³ TAKEYA, op. cit., p. 85.

⁸⁴ As companhias de navegação eram empresas de navios a vapor que faziam a navegação ao longo da costa brasileira, transportando cargas e passageiros. Suas sedes situavam-se, na maioria das vezes, na Europa, principalmente em Londres. No Norte as principais empresas eram a Companhia Bahiana e a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor.

exportadoras da Província, que vislumbravam na eliminação dos entrepostos regionais a ampliação das margens de lucro⁸⁵.

Esses fatores de ordem interna e externa foram preponderantes para o desenvolvimento da cidade de Macaíba, principalmente com o progresso alcançado pela Casa importadora e exportadora de Guarapes, que impulsionou sobremaneira a economia provincial durante a década de 1860.

⁸⁵ MELLO, op. cit., p. 221.

3 COMÉRCIO E URBANIZAÇÃO: MACAÍBA NOS ANOS DE 1860

causa

Como foi visto anteriormente, as principais cidades portuárias do Brasil estavam passando nessa época por uma série de transformações e mudanças no âmbito de sua configuração urbana. Essas alterações modernizadoras foram implementadas, devido ao capitalismo europeu que se expandia e refletia sobre o nosso País, principalmente pela necessidade de se ampliar sua rede de atuação.

*parece
que é
a mesma
causa*

Na alçada dessa expansão urbanizadora que contemplava as cidades brasileiras, a localidade de Macaíba também cresceu consideravelmente. Entretanto, para que possamos compreender o que significou tal crescimento, é preciso que nos remontemos aos principais fatores que foram definidores dessas transformações.

No nosso trabalho, utilizamos a produção historiográfica clássica do Rio Grande do Norte, que trata da nossa história econômica, a qual apenas menciona de forma bastante superficial o progresso urbanístico sofrido por Macaíba nesse período. Mesmo assim, nas poucas vezes em que o faz, atribui tal desenvolvimento à visão empreendedora de Fabrício Gomes Pedrosa. Esclarecemos que neste estudo não pretendemos estender a discussão acerca do papel ou da importância que Fabrício Gomes Pedrosa teve para o desenvolvimento comercial desta localidade, uma vez que este assunto tem sido objeto de estudo de outros estudiosos.

No entanto, não se deve ^{menosprezar} as iniciativas deste distinto empresário que através de seus empreendimentos, muito contribuiu para o desenvolvimento da economia provincial na segunda metade do século XIX. Também não se deve atribuir unicamente à sua capacidade administrativa o desenvolvimento comercial em Macaíba, uma vez que, nos anos de 1860 vão ser marcados por muitas realizações, principalmente por ser esta uma fase de intenso crescimento econômico na Província, proporcionado pelo segundo surto de exportação do algodão no Nordeste e, Macaíba prosperou rapidamente devido a alta dos preços dessa malvácea⁸⁶.

Além disso, os fatores geográficos foram bastante relevantes. Em primeiro lugar por ser o centro natural da bacia do rio Potengi e estar localizada num ponto estratégico para onde convergiam as principais vias de comunicação da Província. Concomitante seu relevo era marcado

⁸⁶ MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução à História do Rio Grande do Norte*, p. 173.

pela ausência de dunas, fator este que entravava o comércio da capital e dava a Macaíba, a primazia do comércio no período do nosso estudo⁸⁷.

Houve, ainda, um amplo investimento por parte do governo provincial para promover a economia da Província, principalmente a partir de ações empreendidas que objetivavam facilitar o escoamento dos produtos provinciais. A localidade de Guarapes, bem como a cidade de Macaíba, recebeu uma série de incentivos materiais que incrementaram seu comércio nesse momento, ao mesmo tempo que dava a esta o status de importante entreposto comercial, também alavancava o progresso econômico da Província⁸⁸.

Soma-se a essa mobilidade comercial, a grande imigração de negociantes vindos de diversas regiões, inclusive do Recife e Goiana, atraídos pelos lucros advindos da exportação de algodão, o que contribuiu sobremaneira, para que Macaíba constitui-se pouco a pouco um avultado núcleo urbano contando até com uma feira semanal fundada por Fabrício Gomes Pedrosa⁸⁹.

3.1 A importância dos fatores geográficos no desenvolvimento de Macaíba

Na localidade de Coité, que anos mais tarde seria denominada de Macaíba, por volta de 1603, já se praticava a agricultura bem como a criação de gado, havendo ainda um engenho “bangüê” pertencente a Francisco Coelho, localizado no sítio Ferreiro Torto⁹⁰. Engenho este que por volta de 1630 já produzia açúcar em quantidade considerável.

Se estende, já há algum tempo, divergências entre historiadores no tocante ao papel desempenhado por Macaíba no momento da ocupação holandesa em terras norte-rio-grandense. Segundo Pedro Moura, ao invadirem a Fortaleza dos Reis Magos no ano de 1633, os batavos empreenderam um estudo da topografia de Natal, chegando a conclusão que a capital não oferecia condições favoráveis para continuar sediando a administração da capitania do Rio Grande do Norte.

Divergências

Divergências (p. 42-43)

⁸⁷ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial em 14/02/1859, p. 782.

⁸⁸ RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Potengi: fluxos do rio Salgado no século XIX*, p. 27.

⁸⁹ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial em 14/02/1859, p. 783.

⁹⁰ LIMA, Nestor. *Municípios do Rio Grande do Norte: Macaíba, Macau, Martins e Mossoró*, p. 189-190.

Dessa forma, para sediar a capital holandesa no Rio Grande do Norte, elegeram o local onde hoje situa-se a cidade de Macaíba. Lá foi erguida a “Nova Amsterdã”, onde também funcionava o seu principal aparato administrativo: a “Câmara dos Escabinos” dirigida por holandeses, contando com representantes de colonos e índios.

Pedro Moura, com a finalidade de respaldar tal afirmação, menciona ainda o *Breve discurso de Nassau, A Memorável viagem* de Niehof e o *Relatório do Brasil* de Adriano Van der Dussen. Com embasamento nessas referências ele afirma:

E esta nova cidade denominada Amsterdã, distinta da de Natal era em Macaíba, sonho que deixou marcas, vestígios, de um projeto que não se consolidou, ruas que pesquisas arqueológicas comprovarão certamente este fato, se por acaso feitas futuramente⁹¹.

Olavo de Medeiros Filho também compartilha da mesma opinião:

Historiadores conterrâneos têm confundindo Amsterdã com Natal. Informações constantes dos relatórios de Nassau(1638), Van der Dussen(1639), Hamel, Bullestrate e Bas(1646), e também o livro de Joan Nieuhof, atestam o fato de Natal e Amsterdã serem localidades distintas. Amsterdã ficava situada no rio Jundiá, cerca de um quilômetro ao sul da atual cidade de Macaíba RN, ocupando terreno hoje pertencente ao Colégio Agrícola de Jundiá⁹².

Em contraposição, Luiz da Câmara Cascudo quando refere-se à presença holandesa na Capitania do Rio Grande do Norte tece o seguinte:

Ninguém apela para os mapas desenhados pela mão flamenga, fixando os limites da penetração geográfica dos batavos no Rio Grande do Norte. Não foram além de Extremoz nem de Utinga. Em qualquer direção jamais ultrapassaram de cinco a seis léguas, 20 ou 30 quilômetros. Daí por diante é pura invenção graciosa, sem sombra de documento comprovante, história de milagres, contos de fadas, dando ao holandês aquilo que ele não fez...⁹³.

Tendo sido ou não a “Nova Amsterdã”, o fato é que o local que a posteriori receberia o nome de Macaíba, a partir de 1859 passou a ser um dos pontos importantes de intersecção

⁹¹ MOURA, Pedro Rebouças de. *Fatos da História do Rio Grande do Norte*, p. 68.

⁹² MEDEIROS FILHO, Olavo. *Os holandeses na Capitania do Rio Grande do Norte*, p. 9.

⁹³ CASCUDO, Luiz da Câmara. *História da Cidade do Natal*, p. 49.

econômica dentro da Província e, para isso, contribuiu sobremaneira os fatores de ordem geográfica.

A antiga vila do Coité, como era denominada tendo em vista o grande número dessa árvore no local⁹⁴, situava-se às margens do rio Jundiáí, rio este afluente do Potengi, com potencial para a navegação, dominado pelo regime das marés e que desaguava no Oceano Atlântico em Natal⁹⁵. Coité vivia do cultivo de cereais, da criação de gado e do plantio de algodão tendo por primeiros habitantes José Álvares e José Coelho, ambos fazendeiros que já residiam por lá nesse momento.

Diante do exposto anteriormente e tomando por base os documentos oficiais da época, a pecuária sofreu as intempéries da grande seca de 1845, revelando a fragilidade da cultura pastoril no Nordeste. Este foi o momento em que a agricultura da cana-de-açúcar e do algodão eclipsaram a base da economia provincial até então, ou seja, a atividade pecuarista⁹⁶. Além disso, ~~aqueles produtos, por volta de 1850, passaram a gozar de grande aceitação no comércio agroexportador.~~ Coité por sua vez, detinha as condições necessárias para a efetivação do comércio desses produtos.

Nas décadas de 1850 e 1860, ela alcançou um desenvolvimento comercial considerável, o que atraiu uma grande quantidade de comerciantes que trabalhavam com negócios de exportação de matérias-primas e importação de produtos manufaturados. Tais comerciantes vinham de diferentes partes da Província, inclusive de Províncias vizinhas. Entre esses, veio Fabrício Gomes Pedrosa, de origem bastante discutida pelos historiadores, consolidou-se, todavia, a procedência paraibana da cidade de Brejo de Areia⁹⁷.

O comerciante Fabrício Gomes Pedrosa mudou-se para o Rio Grande do Norte por volta de 1847, fixando-se em Jundiáí, localidade próxima a Coité, onde era dono de uma fazenda e um engenho de mesmo nome da localidade onde morava.

Com o falecimento de sua esposa, casou-se em segundas núpcias com a filha do capitão Francisco Pedro Bandeira, ~~proprietário de um sítio que margeava o rio Jundiáí.~~ Percebendo que as terras do sogro ofereciam facilidades para o comércio, ele construiu alguns armazéns a margem esquerda do Jundiáí para acondicionar a sua própria produção, passando

⁹⁴ Id. *Nomes da terra: geografia, história e toponímia do Rio Grande do Norte*, p. 205.

⁹⁵ Ibid., p. 98.

⁹⁶ MONTEIRO, op. cit., p. 165.

⁹⁷ LIMA, Nestor. op. cit., p. 90.

também a comprar os produtos produzidos pelos outros comerciantes da região circunvizinha. Vislumbrou também que este rio servia de ancoradouro às embarcações que faziam o transporte de mercadorias para Natal. Além dos armazéns que podem ser vistos, ao fundo, na figura abaixo, Fabrício construiu um elegante sobrado em cujo andar de cima passou a morar, deixando o térreo destinado a um comércio de secos e molhados (FIGURA – 9)⁹⁸.

FIGURA 5 – Festa no antigo porto por volta de 1940.



FONTE: Acervo Anderson Tavares.

Mais tarde, em 1855, ele promoveu uma festa familiar em sua residência, para a qual convidou um grupo de amigos, uma vez que tinha um ciclo de amizade e de comércio bastante amplo. Fabrício propôs a mudança do nome do nascente povoado de Coité para Macaíba, árvore frondosa que erguia-se no quintal da sua residência, sob os aplausos de seus convivas e a bênção do sacerdote, o novo povoado solenizou naquele momento a mudança do nome o qual permanece até os nossos dias⁹⁹.

Para algumas localidades, os fatores de ordem física e natural, não exerceram grande influência para a sua constituição enquanto centro econômico dinamizador da produção agrícola

⁹⁸ MEDEIROS, Tarcísio. *Aspectos geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte*, p. 94.

⁹⁹ LIMA, op. cit., p. 190.

7
 da região¹⁰⁰. Segundo José Lacerda Felipe¹⁰¹, a importância locacional de algumas cidades sertanejas tem suas funções e formas determinadas pela sua maior ou menor proximidade dos centros de produção (interior) e dos espaços de consumo e escoamento (o litoral). Com o advento da cultura algodoeira na segunda metade do século XIX, essa importância foi reforçada, tendo estes pequenos povoados atingido a categoria de "Centro urbano", cidades "Empório comerciais" que atravessavam a produção agrícola regional.

Contudo, Macaíba dispunha de uma posição geográfica que foi determinante para a sua constituição enquanto entreposto comercial nos idos de 1860.

Por estar localizada no centro natural do sistema hidrográfico da bacia do rio Potengi¹⁰², talvez sem saber, os seus primeiros habitantes tinham-na firmado num ponto irradiador das principais artérias naturais de comunicação para os centros agrícolas de maior representatividade da Capitania. Essa circunstância de Macaíba, em relação ao sistema hidrográfico, teve na época do nosso estudo importância primordial, sendo o rio navegável até a altura do Jundiá. Foi esta a via de comunicação mais utilizada no período em que o Rio Grande do Norte se atrelou às correntes do mercado internacional.

Eloy de Souza revela em sua memorialística:

Macaíba era até a construção da estrada de rodagem para Natal, o ponto de concentração de todo o comércio do Seridó, Ceará-Mirim, São José de Mipibú e ribeira do Potengi, graças a esta única via de comunicação com a capital¹⁰³.

Assim, a atividade portuária em Macaíba transformaria a cidade num centro comercial de grande vulto dentro da Província. O porto era o centro de articulação vital que através de um intenso intercâmbio de mercadorias ~~aferiu grandes lucros aos cofres provinciais~~¹⁰⁴, durante boa parte do período imperial.

Tomando por base o modelo sistêmico que Caio Prado Júnior utilizou para representar as linhas de comunicação que irradiavam de São Paulo para demonstrar a base do organismo

¹⁰⁰ PRADO JÚNIOR, Caio. *A cidade de São Paulo: geografia e história*, p. 7.

¹⁰¹ FELIPE, José Lacerda. *Elementos de geografia do Rio Grande do Norte*, p. 11.

¹⁰² O rio Potengi tem suas nascentes na Serra de Santana percorrendo os municípios de Cerro Corá, São Tomé, São Paulo do Potengi, São Pedro do Potengi, Ielmo Marinho, Macaíba, São Gonçalo do Amarante, por fim, desaguardo em Natal.

¹⁰³ SOUZA, Eloy. *Memórias*, p. 25.

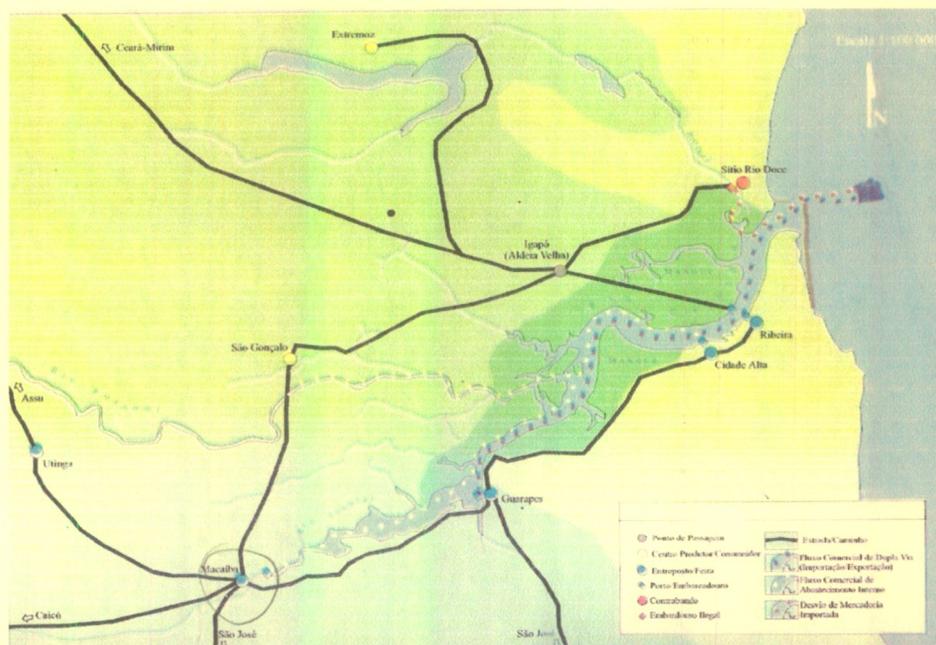
¹⁰⁴ CASCUDO, Luiz da Câmara. *História da cidade do Natal*, p. 228.

econômico desta Capitânia¹⁰⁵, podemos visualizar que tal esquema se adequa perfeitamente para o caso da cidade de Macaíba na década de 1860.

O sistema que nesta época figurava como o sustentáculo do escoamento das mercadorias da Província era o seguinte: Sertão cotonicultor, vales produtores de açúcar localizados em Ceará-Mirim, São José de Mipibú e Papari- entreposto de Macaíba- Porto de Natal. Dessa forma, as principais vias de comunicação da Província convergiam para aquele "nó"¹⁰⁶, centro repassador da maior parte da produção agrícola provincial.

Wagner Rodrigues¹⁰⁷, objetivando proporcionar-nos um melhor entendimento dos investimentos, dos entrepostos, dos mercados, das estradas, e dos lugares de escoamento da produção agrícola provincial, fez a plotagem destes em um mapa da bacia hidrográfica do rio Potengi. No qual podemos vislumbrar o local de destaque ocupado por Macaíba neste momento:

FIGURA 6 – Portos, entrepostos e fluxos comerciais do rio Salgado no período de 1830 à 1870.



FONTE: RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Potengi: fluxos do Rio Salgado*, p. 63.

¹⁰⁵ PRADO JÚNIOR, op. cit., p. 31.

¹⁰⁶ LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*, p. 52, 80-81, 84-85.

¹⁰⁷ RODRIGUES, op. cit., p. 85.

"NÓ" ?

fontes inapropriadas

Sobre a movimentação das mercadorias via fluvial falou ainda: “A ligação da capital com esses locais era um caminho de dupla via. Ao mesmo tempo que as cidades consumiam as mercadorias importadas chegadas do porto de Natal, elas enviavam suas mercadorias no sentido inverso¹⁰⁸”.

Além de transportar mercadorias vindas de diversos pontos da Província, conduzidas em lanchas, botes, batelões¹⁰⁹, e canoas para o porto da capital, de onde saíam para o comércio com outras Províncias e com o exterior¹¹⁰, a via fluvial também servia para fazer o transporte de passageiros entre Macaíba e Natal. (FIGURA – 7). De uma forma bastante personalista, Eloy de Souza mostra-nos os estreitos liames desse fluxo de pessoas através do rio Jundiáí:

Na velha casa do porto, nossa diversão de todos os dias era ver chegar ou sair os botes e, a longos intervalos, as barcaças “Dona Silvina”, “Henriqueta”, e o cutter “Cacique”, pertencentes a meu pai, e alguns outros de propriedade do comendador Joaquim Inácio Pereira, um dos compradores de açúcar e algodão na cidade. Pelo rio Jundiáí viajamos em vários botes, pilotados por velhos conhecidos dos quais ainda me recordo pela perícia na manobra do leme e da vela. Lembro-me dos botes “Rogério Primeiro” e “Segundo” que pertenciam a João Biname. “Flor do Rio”, de João Grande, e tantos outros que viajavam entre Natal e Macaíba¹¹¹.

FIGURA 7 - Porto de Macaíba na década de 1930.



FONTE: Acervo Anderson Tavares.

¹⁰⁸ Ibid., p. 86.

¹⁰⁹ Batelões são barcas grandes utilizadas para carregar artilharia pesada.

¹¹⁰ DANTAS, Meneval. *Macaíba: Imagens, sonhos, reminiscências*, p. 57.

¹¹¹ SOUZA, op. cit., p. 19.

102 1930
 ↓
 Urb. - Jundiáí
 ↓
 botes
 cidade
 ↓
 importados
 Macaíba

3.2 O lugar de Macaíba nos fluxos comerciais da Província, especialmente o do algodão na década de 1860

Já há algum tempo, que se estende uma certa discussão sobre qual seria o produto agrícola que mais sobressaiu no período provincial. Tanto o açúcar quanto o algodão, consistiam nos principais elementos na vida econômica da Província, duas vertentes de riqueza e progresso¹¹². Assim como a pecuária, o sal, a carnaúba e diversos outros produtos que tiveram seus momentos de destaque.

Mas o que fica bastante óbvio, é que para a Província do Rio Grande do Norte, e na localidade de Macaíba, a mola propulsora das transformações urbanísticas fora o algodão e não o açúcar¹¹³, daí a importância de se estudar a evolução das regiões. “Citemos o exemplo da história econômica do Nordeste que tem se confundido, na produção histórica existente, com o estudo da economia açucareira, quando, em espaços específicos, a cotonicultura teve muito maior importância que o cultivo da cana-de-açúcar”¹¹⁴. Muito embora esta cidade, através de Guarapes, também escoasse o açúcar produzido nos vales açucareiros do Ceará-Mirim, São José de Mipibú e Papari, como afirmou Luiz da Câmara Cascudo¹¹⁵.

Entre os anos de 1860 e 1865, ocorreram conflitos nas ex-colônias inglesas deflagrando a Guerra de Secessão. Com este conflito, a produção ~~norte-americana~~ se desestruturou, cortando o abastecimento para a indústria têxtil europeia, crise esta denominada “cotton hunger”. Ela foi determinante para que ocorresse grandes modificações no ambiente rural do Nordeste, o qual sofreu uma série de transformações dentro de seus quadros econômicos¹¹⁶.

Este fato favoreceu sobremaneira, a produção algodoeira do Nordeste, nesse momento o algodão conseguiu superar o açúcar¹¹⁷, que era considerada, até então, como cultura imperial¹¹⁸. Vários agricultores aderiram ao plantio, de “cultura fácil, barata, democrática, deixava-se associar

¹¹² ANDRADE, Manuel Correia de. *A terra e o homem do Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste*, p. 71.

¹¹³ SOUZA, Eloy. *Memórias*, p. 25.

¹¹⁴ TAKEYA, Denise Monteiro. *História do Rio Grande do Norte: questões metodológicas- historiografia e história regional*, p. 9.

¹¹⁵ CASCUDO, Luiz da Câmara. *História do Rio Grande do Norte*, p. 240.

¹¹⁶ MENEZES, Djacir. *O outro Nordeste: ensaio sobre a evolução social e política do Nordeste da “civilização do Couro” e suas implicações históricas nos problemas gerais*, p. 76.

¹¹⁷ ANDRADE, op. cit., p. 126.

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 83.

à fava, ao feijão e ao milho, fornecendo o roçado ao pequeno agricultor, a um só tempo, tanto produto para a venda como alimentos”¹¹⁹. Destarte, a cultura do algodoeiro não era tão rigorosa no tocante à qualidade do solo e ao nível pluviométrico como o açúcar, podendo adentrar pelo agreste e sertão potiguar a exemplo do sertão seridoense¹²⁰. Além disso, ao invés de diminuir o prestígio da pecuária, o algodão associou-se perfeitamente a criação de gado, pelo fato de sua rama e sementes servirem de alimento para o rebanho¹²¹.

No Seridó, podia-se encontrar algodão de melhor qualidade: o algodão arbóreo caracterizado, segundo José Augusto, por sua “resistência, sedosidade, bela coloração e grande comprimento de sua fibra, que ultrapassava não raro 36 milímetros”¹²².

Um dos benefícios trazidos pela cultura algodoeira foi o desenvolvimento da vida urbana, ao contrário do que acontecia com a cana-de açúcar, uma vez que foi nas pequenas cidades, vilas e povoações onde se estabeleciam as relações de troca entre os comerciantes de grande giro, que passaram a comprar a matéria-prima ao pequeno agricultor para vendê-la, após o beneficiamento aos exportadores¹²³.

Macaíba nesse momento cumpriu o importante papel de intermediadora dentro do sistema algodoeiro. Para ali convergia em lombo de mulas, a maior parte do algodão produzido no Seridó. Segundo Dantas:

comércio no porto
Dava gosto ver comboios de dezenas de mulos, cavalos e até jumentos chegando, cada qual com dois fardos de algodão ou couros nos costados, arriando-os no cais a beira do rio, com os botes, diariamente levando-os para Natal, de onde por sua vez vinham carregados de toda sorte de mercadorias, aí também apanhados pelos mesmos tropeiros e animais, que as conduziam para as áreas de onde trouxeram os outros produtos¹²⁴.
Macaíba
situa. g. cais?

Nesse núcleo comercial, era vendido boa parte do algodão produzido no Seridó, que se destinava para o mercado europeu, sendo o “o primeiro porto, na condição de vértice do entreposto entre o interior que exportavam e exterior de onde se importava”¹²⁵.

¹¹⁹ Ibid., p.85.

¹²⁰ AUGUSTO, José. “Seridó”, p. 28.

¹²¹ TAKEYA, Denise Monteiro. *Um outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte (1880-1915)*.

¹²² AUGUSTO, op. cit. p. 27.

¹²³ TAKEYA, op. cit., p. 26.

¹²⁴ MENEVAL, op. cit., p. 57.

¹²⁵ Ibid., p. 57.

A importância dos lucros advindos do algodão foi de tal forma, que permitia à população macaibense a ostentação de certos luxos, muitas vezes desnecessários, promovendo cenas pitorescas que chamavam a atenção:

Concorreu em pouco tempo para o desperdício do dinheiro, facilmente ganho, o aparecimento do cigano Pedro, casão e rico, que queimava cédulas de 10\$000 e de 20\$000 para acender cigarros ou charutos, pabulagem que passou a ser imitado por macaibenses abastados¹²⁶.

uma - des-qualificação. Se fosse este um...
história da elite, seria...
parte de...

Eloy de Souza, fala ainda do trabalho dos estivadores do porto, os quais eram incubidos de pesar, carregar, arrumar e despachar as cargas nas embarcações: "Alguns homens eram tão robustos e tinham tal força, como João Grande, não o boteiro, que carregavam sobre os ombros até duas sacas de algodão, num equilíbrio que despertava a curiosidade de numerosos espectadores"¹²⁷.

Nos horários de intenso movimento dos botes, a rua do porto ficava entulhada de fardos de açúcar e de algodão, competindo espaço com passageiros que precisavam se deslocar para a capital. Devido a falta de documentações, presume-se que o porto de Macaíba, que nasceu como consequência de uma necessidade, tenha sido inaugurado por volta de 1860, embora desde 1852 já funcionasse, só que em condições desfavoráveis.

tit. la império

3.3 Superação das barreiras naturais: as associações entre o Império e o capital

a) "Barreiras naturais":...
b) no todo do Império com do capital

Nas Províncias brasileiras, as suas respectivas capitais funcionavam como o centro de movimento e comunicação, onde se estabeleciam vários intercâmbios, principalmente econômicos, tendo em vista a atividade comercial realizada nesses espaços. Natal, enquanto capital da Província do Rio Grande do Norte, não detinha as condições necessárias, sobretudo geográficas, para promover o escoamento da produção provincial. O presidente Antônio Nunes Gonçalves fala:

¹²⁶ SOUZA, op. cit., p. 25-26.

¹²⁷ Ibid., p. 24.

Cercada pelo lado Leste e do Sul por uma cordilheira de morros de área de difícil acesso, que se prolongão na extensão de muitas légoas em incultas e estéreis chapadas, tendo em frente pelo Oeste o Rio Potengi com 265 braças de largura, e ao Norte o oceano na distancia de duas milhas, comprehende-se facilmente quam penosa deve ser a comunicação com qualquer ponto do interior da Província. Assim é que privada pelo rio de todas as relações com as comarcas do Assú, Seridó e Maioridade e com uma grande parte da mesma comarca da Capital, que abrange os Municípios de São Gonçalo, Extremoz e Touros, são os gêneros alimentícios e todos os mais productos, que se destinão á exportação, levados para os portos do Aracati na provincia do Ceará, de Macaó e outoros nesta provincia. Por outro lado segregada pelos morros de área da importantíssima e extensa comarca de São José, são também desviados para os mercados da Parahiba e Pernanbuco todo o assucar nella produzido, o gado, algodão e mais gêneros da comarca do Seridó, que deixão de ser enviados para o Aracati. E' por este modo que se explica o facto anômalo, que aqui se observa, isto é, a pobreza e decadência da capital na razão inversa da riqueza e engrandecimento dos demais povoados da provincia¹²⁸.

Essa circunstância, fez com que muitos comerciantes organizassem feiras¹²⁹ pelo interior onde poderiam vender seus produtos, principalmente nos dias de sábado. As feiras, promoveram o crescimento de vários povoados e vilas durante muito tempo. A feira de Macaíba fundada por Fabrício Gomes Pedrosa, que podemos visualizar na (FIGURA 8), gozou de grande popularidade na Província, tornando-se “uma das maiores, senão, a maior feira da zona do agreste, atraindo riquezas e produtos de todos os pontos próximos e até de outros mais afastados”¹³⁰.

¹²⁸ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 14/02/1859.

¹²⁹ A feira, enquanto elemento de troca, nasceu na Europa medieval, sendo as mais antigas, como as feiras da Champanha, datadas do século XI. Momento este em que os feudos abriram-se para os comerciantes estrangeiros, a fim de suprir suas carências, sobretudo alimentícias. Assim, tais privações, deram origem a uma prática, transformada posteriormente em costume, que se difundiu pelo mundo, chegando ao Brasil através dos conquistadores portugueses.

¹³⁰ LIMA, op. cit., p. 191-192.

FIGURA 8 – Feira de Macaíba por volta de 1912.



FONTE: RODRIGUES, Wagner do Nascimento. *Dos Caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação*(1820-1920), p. 60.

Segundo Wagner Rodrigues as feiras constituíam-se nesse momento, um elemento de suma importância na constituição da imagem de uma cidade¹³¹. E Macaíba, muito melhor localizada que Natal, despertava atenção e freqüência pela facilidade de locomoção e diversidade de elementos. Consistindo num ambiente destinado ao livre comércio, constituído de artigos de subsistência, desde os utilitários até os de primeira necessidade, servindo como um autêntico catalizador comercial que atraiu o povo que iam de diferentes regiões para suprir, seja na compra ou na venda, suas necessidade mais distintas de mercadorias.

A feira virou mercado persa, fórum romano ou templo judaico. Agricultores e comerciantes multiplicaram seus haveres; aumentaram-se seus lucros a cento por um e passaram a gastar a mãos largas. Importavam selas da Inglaterra, botas da Rússia, sedas da China e usavam, nas montarias arreios de prata¹³².

Dessa forma, a influência da feira não só animou o comércio e a economia de Macaíba, mas também mudou hábitos e costumes na povoação que crescia. Ao mesmo tempo,

¹³¹ RODRIGUES, op. cit. p. 59.

¹³² REVISTA da Academia norte-rio-grandense de Letras. P. 65-66.

que todo um conjunto novo de objetos se coloca a venda e que fazia imprescindível a sua aquisição, principalmente por parte das classes mais abastadas, novas normas de conduta e comportamentos foram incorporados visto que, nessas feiras, a vida social se tornava mais intensa¹³³.

Em um povoado que ficava próximo a Macaíba, denominado Utinga, Fabrício também organizou uma feira local, que em pouco tempo, se tornou bastante próspera e muito freqüentada. Nessa feira, as mercadorias eram comercializadas a um preço bastante módico, visto que o valor dos fretes eram muito baixos, pois as mercadorias percorriam uma distancia menor entre o centro produtor e o local do comércio.

O povoado cresceu tão rapidamente que levou até ali Frei Serafim de Catânia em sua missão evangelizadora. Homem bastante convicto de seus preceitos religiosos, chegou a ser intolerante, muitas vezes. Devido a desentendimentos entre ele e pessoas influentes do lugarejo, a referida feira destinou-se ao fracasso, porque o religioso teria lançado "a maldição da gameleira", contra aqueles comerciantes que utilizavam-se desta árvore para o seu comércio, o povo muito religioso foi progressivamente deixando a feira de lado, a qual, seguindo este processo, terminou por definhar¹³⁴.

Anos mais tarde, Fabrício Gomes Pedrosa, já consolidava-se como próspero comerciante, praticamente o fundador de Macaíba, já exercia certa liderança política nessa cidade. No período do nosso estudo, Macaíba estava subordinada politicamente ao município de São Gonçalo do Amarante, reduto este liderado pela família Teixeira de Moura. Tal influência, não era vista com bons olhos pelo referido comerciante¹³⁵, o que lhe fez mudar para Guarapes. Além disso, como hábil negociante que foi, certamente já conhecia as potencialidades do lugar, sobretudo geográficas.

Guarapes nos idos de 1850 era um pequeno povoado que margeava o rio Jundiá em sua parte mais profunda, mais precisamente onde o Potengi afunila-se. Possuindo um ancoradouro que permitia a atracação de navios de grande porte, dava calado às embarcações até 500 toneladas¹³⁶. Situada em um ponto geográfico onde convergia várias facilidades de comunicação, seja de ordem terrestre ou fluvial, Guarapes, ao lado de Macaíba, enfraqueceria

¹³³ SOUZA, op. cit., p. 25

¹³⁴ Ibid., p. 26.

¹³⁵ CASCUDO, Luiz da Câmara. *História da Cidade do Natal*, p. 240.

¹³⁶ MEDEIROS, op. cit., p. 94.

cada vez mais o comércio de Natal, visto que todo o fluxo comercial, em via de regra, destinava-se aos portos dessas localidades, segundo o Presidente da Província Silvino Carneiro da Cunha: “o commercio desta capital(Natal), que tem ultimamente fugido para os portos de Guarapes e Macahiba, cada dia se reduz á mais simples expressão”¹³⁷.

Em 1858, Fabrício Gomes Pedrosa estabeleceu uma empresa importadora-exportadora naquele lugar que distava apenas seis léguas de São José de Mipibú, importante centro açucareiro, aproximadamente uma légua a separava de São Gonçalo do Amarante e cerca de cinco léguas de Ceará-Mirim que também configurava-se como um núcleo produtor de açúcar. Ergueu no alto da colina sua residência, uma pequena escola, capela, casas de empregados e na orla do rio vários armazéns que receberiam o algodão do Seridó, via Macaíba e o açúcar do vale do Ceará-Mirim, via São Gonçalo¹³⁸.

*
Ref. per
os
estados

Sabendo da avidez do Governo provincial em ativar o desenvolvimento, principalmente econômico da Província, dirigiu-se ao Presidente Antônio Nunes Gonçalves e se dispôs para fundar ali uma feira, recebendo todo o apoio que tal empreitada necessitava, conforme o Relatório do Presidente Antônio Nunes Gonçalves:

O prestante cidadão major Fabrício Gomes Pedroza com rara abnegação de seus interesses reais, e dando provas de sentimentos, que muito abonão a sua dedicação pelo bem público, ofereceu-se à presidência para ser o fundador de uma feira naquele lugar, transferindo para ali os crescidos fundos comerciais e os de alguns seus amigos, que generosamente o acompanham, e dando logo o maior impulso à edificação e outros melhoramentos materiais. Esta idéia, sendo por mim aceita e vivamente aplaudida, foi prontamente posta em execução, e comparecendo pessoalmente para assistir a primeira feira, que teve lugar no dia 06 do corrente, observei com plena satisfação um incalculável concurso do povo, que afluiu para solenizar aquele ato de inauguração¹³⁹.

Nascia assim, o empório de Guarapes, empresa exportadora-importadora que vendia para o mercado europeu produtos como açúcar, couros, peles, sal e algodão. Dentre os países europeus, a Inglaterra era quem mais recorria aos produtos comercializados em Guarapes, comprando, sobretudo o algodão. Da Europa, a empresa importava produtos manufaturados como tecidos e artigos de luxo.

¹³⁷ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Silvino Carneiro da Cunha à Assembléia provincial de 05/10/1870, p. 25.

¹³⁸ CASCUDO, op. cit., p. 224.

¹³⁹ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 14/02/1859, p. 783.

Assim, Guarapes figurava como a localidade que reunia todas as qualidades para receber os investimentos do Governo provincial, cujo então presidente Nunes Gonçalves, muito contribuiu para estimular os negócios dessa empresa, principalmente através de obras que buscavam superar os limites que a natureza impunha ao homem¹⁴⁰ e que entravava o deslocamento e o escoamento da produção agrícola do Rio Grande do Norte. Era fundamental que o homem dominasse “a força imperiosa de uma natureza que se manifestava de diversas formas, barrando o progresso[...]”¹⁴¹.

Na ânsia de promover o lucro provincial que se esvaia para as outras Províncias vizinhas, principalmente pelos portos do Recife e Mamanguape na Paraíba, o Governo provincial financiou a implementação de uma nova estrada ligando São José de Mipibú a Guarapes, R reduzindo à metade, a distância entre esses dois pontos¹⁴².

À facilidade de transporte que essa estrada proporcionava, aliava-se também a diminuição da distância daquele centro produtor de açúcar, diga-se de passagem, o maior do litoral Sul e da produção de povoados vizinhos que era levada para o empório de Guarapes, onde era comprada e revendida com grande margem de lucro para outras Províncias e até para a Europa.

Outra obra de melhoramento no porto de Guarapes implementada em 1859, foi o aterro que seria o sustentáculo inicial para uma ponte sobre o rio Jundiá, encurtando, dessa forma, a distância entre o vale do Ceará-Mirim e Guarapes. Para essa obra, que ficou a cargo do empreiteiro Francisco Gomes de Araújo Pedrosa, foram aplicados 7:000\$000 réis do cofre da Tesouraria provincial¹⁴³.

No ano de 1853, o Governo Imperial permitiu que a Companhia Pernambucana de Navegação fizesse a navegação pela costa entre Maceió e Fortaleza. Em 1857, a Província do Rio Grande do Norte já havia estabelecido um contrato com a referida Companhia, concedendo-lhe auxílio na importância de 4:000\$000 réis anuais para que ela enviasse seus barcos a vapor aos portos da Província, dentre eles o porto de Guarapes. 1157

¹⁴⁰ ANDRADE, Manuel Correia de. *A produção do espaço norte-rio-grandense*, p. 10.

¹⁴¹ ARRAIS, Raimundo. Da natureza à técnica: a capital do Rio Grande do Norte no início do século XX. In: FERREIRA, Ângela; DANTAS, George. (Org.). *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna* (Natal, 1890-1940), p. 123.

¹⁴² FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 14/02/1859, p. 784.

¹⁴³ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 04/10/1859, p. 843.

De uma forma geral, podemos deduzir que esse pacto possibilitou a ampliação das relações de comércio e de novos mercados para este porto. Segundo o Presidente Trajano Leocádio de Medeiros Murta¹⁴⁴, em 1863 os vapores desta Companhia, transportavam do porto de Guarapes mercadorias orçadas no valor de 56:874\$383 réis. Além disso, dois navios de origem estrangeira também obtiveram autorização para fazer a atracação naquele porto. O presidente João José de Oliveira Junqueira, por sua vez, viabilizando favorecer a capital com vias de locomoção, consignou a quantia de 4:4000\$000 réis para abrir uma estrada que partia do Baldo destinando-se até Guarapes, tendo sido designado para a execução da obra o Coronel Estevão Barbosa de Moura¹⁴⁵.

Conforme atestou Cascudo¹⁴⁶, Fabrício Gomes Pedrosa em torno de 1861 era o negociante mais influente. Para tanto, como foi visto anteriormente, tal importância se deu devido aos investimentos provinciais que beneficiaram seus negócios. Entretanto, nas vezes em que sua ajuda foi requerida por parte do Governo em obras que contribuiriam para o bom desempenho dos seus próprios empreendimentos, Fabrício não se negou a fazê-lo, entretanto não as realizou.

Em Relatório dirigido à Assembléia provincial de 13 de Junho de 1858, temos informações acerca da construção de uma ponte em Macaíba, "onde existe um povoado que vai em progressivo aumento"¹⁴⁷, obra esta que ficou a cargo do Coronel Estevão José Barboza de Moura e do Major Fabrício Gomes Pedrosa. Cada qual tinha a incumbência de construir metade da referida ponte sendo ainda, dispendidos 1:000\$000 réis. "Não por acaso Fabrício Gomes Pedrosa foi um dos empreiteiros desta obra. Como principal responsável pelo desenvolvimento da praça comercial da Macaíba, a construção de uma ponte no local logo se reverteria em benefícios para seus armazéns"¹⁴⁸.

No ano de 1859¹⁴⁹, o Presidente da Província Antônio Nunes Gonçalves informa à Assembléia provincial que o Coronel Barbosa de Moura havia concluído a parte da ponte que ficara responsável, tendo ido o próprio Presidente observá-la. Já a outra metade que havia ficado

¹⁴⁴ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Trajano Leocádio de Medeiros Murta à Assembléia provincial de 14/05/1863. p. 10.

¹⁴⁵ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte João José de Oliveira Junqueira à Assembléia provincial de 15/02/1860. Não paginado.

¹⁴⁶ CASCUDO, Op cit., p. 240.

¹⁴⁷ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Raposo da Câmara à Assembléia provincial de 13/06/1858. p. 16.

¹⁴⁸ RODRIGUES, Op cit., p. 58.

¹⁴⁹ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 04/10/1859. p. 842.

a cargo do Major Fabrício Gomes Pedrosa, o Presidente contratara Manoel Modesto do Lago, pela quantia de 1:5000\$000 réis para concluí-la, visto que o primeiro, teria pedido dispensa do encargo da obra sob argumentos que o Presidente considerou ponderosos. Certamente, porque Fabrício Gomes Pedrosa estaria voltando seus investimentos para Guarapes.

O fato é que até 1870 a ponte de Macaíba recebeu investimentos para reparos, aumentando consideravelmente sua importância como centro comercial¹⁵⁰. E pelo que foi exposto, a expansão do comércio em Guarapes se deveu, consideravelmente aos incentivos promovidos pelo Governo provincial. Tal desenvolvimento foi tão lucrativo para a Província do Rio Grande do Norte que se alastrou sobre Macaíba que, embora se localizasse um pouco distante daquela empresa, configurava nesse momento um centro de grande vitalidade, de atividade comercial e intensa mobilização social.

3.4 Macaíba e o crescimento urbano

Dessa forma, falar em Macaíba no recorte temporal do nosso trabalho, remete-nos também, falar da Casa importadora-exportadora de Guarapes. Embora estivessem geograficamente distante uma da outra, como foi dito anteriormente, mantinham relações diretas entre si, visto que grande parte da riqueza produzida naquela empresa se estendia e se reproduzia em Macaíba, onde já moravam muitas famílias importantes que migraram atraídas pelas notícias de desenvolvimento porque estava passando este núcleo urbano. Segundo Dantas:

Das datas dos que iniciaram a construção e continuaram o desenvolvimento da cidade e do município de Macaíba, em qualquer sentido, material- como as edificações, o comércio e a indústria; espiritual- como as suas atividades sociais religiosas, intelectuais e artísticas, com exceção das de pessoas já mencionadas e que deram no período de 1850 a 1858, ainda assim não precisas, não há notícias. E mesmo de suas vivências aí só se passa a tomar conhecimento a partir da década de 60 do século XIX[...]¹⁵¹.

Podemos dizer que a Casa de Guarapes proporcionou a Macaíba atribuições primordiais, dando-lhe status de cidade, proeminência esta que seria a capacidade de organizar e dar dinamidade ao território, exercendo também, como já foi visto, uma função regional que

¹⁵⁰ RODRIGUES, op. cit., p. 61.

¹⁵¹ DANTAS, op. cit., p. 61.

Referências após N⁵⁹ 51
sobre o seu extermínio
antes

englobava todas as outras cidades circunvizinhas¹⁵². Assim, Macaíba que já se apresentava como uma cidade que adquiria notoriedade frente às outras cidades da Província, precisava de um aparelho organizado que dispusesse aos seus moradores bens e serviços, tais como os que eram oferecidos pela capital nesse momento. E é sobre alguns deles que vamos nos deter a partir de agora.

No recorte temporal do nosso estudo, o tráfego de mercadorias era tão numeroso e lucrativo, que a compra e a venda efetuadas, transformavam Macaíba num centro comercial, social e político de suma relevância dentro da Província. Momento este que esta cidade cresceu urbanisticamente, devido a iniciativa do comércio privado e da necessidade de escoar a produção provincial, sobretudo do algodão.¹⁵³ Tal como as cidades medievais, que utilizavam o rio como estrada portadora de mercadorias e de homens¹⁵⁴, Macaíba também fez uso do rio Jundiá como seu aliado, instrumento fundamental nos intercâmbios e melhor condutor de mercadorias. Através dessa via fluvial, canalizava para o seu centro grande parte do movimento comercial nos idos de 1860.

Quem atira o lixo!

Nesse período, o "progresso fez morada em Macaíba", ostentando uma posição de importante entreposto comercial cuja importância excedia em muito o papel de Natal enquanto capital da Província:

Quando? In São - ...
de - ...

Durante muitos anos assim foi, porque, em verdade, a vida social, comercial e política da Província se fazia em Macaíba, centro de seu comércio de algodão e de açúcar e onde se encontravam lojas de fazenda e armário muito mais sortidas do aqui (Natal). Ali chegavam as notícias da Corte antes que as soubessem em Natal, os responsáveis pela direção dos negócios públicos. As figuras prestigiosas do Partido Liberal ali residiam e, já pela liberdade, gozavam da autoridade sem par[...]¹⁵⁵.

* algo sobre

155 "Estado urbano" + um mapa, esse atual, - está na ...

Macaíba, enquanto entreposto comercial, passou por uma série de mudanças no seu traçado urbano que foi, por excelência, reflexo da atividade algodoeira sobre aquele espaço, o qual foi reorganizado pela ação do homem para atender seus objetivos e necessidades¹⁵⁶. Nesse momento, e como ainda hoje é, a organização do espaço urbano regeu-se sob o comando dos

-obras

¹⁵² BARROS, José D'Assunção Barros. *Cidade e história*, p. 103.

¹⁵³ RODRIGUES, op. cit., p. 57.

¹⁵⁴ LE GOFF, Jacques. *O apogeu da cidade medieval*, p. 25.

¹⁵⁵ SOUZA, Eloy. O Juiz Teotônio Freire. In: LEIROS, Jansen. *Macaíba de cada um: antologia de crônicas*, p. 30.

¹⁵⁶ ANDRADE, Manuel Correia de. *A produção do espaço norte-rio-grandense*, p. 9-10.

fontes

O que ele
apresenta?

① - vaga

② - às vezes ali

antes impediado para a cidade.

comerciantes que organizaram a malha urbana da cidade de acordo com os seus interesses, atentando para as adaptações ao terreno formado por ladeiras e ao curso do rio Jundiá.

O centro de Macaíba, ou seja, a rua do comércio, era o lugar onde erguiam-se os armazéns às margens do rio Jundiá, próximos ao porto fluvial e ao mercado. Esses depósitos eram bastante utilizados para proteger e acondicionar as mercadorias que vinham das mais diferentes partes da Província, como também já foi visto anteriormente.

Através da associação de políticas públicas e da iniciativa privada, surgiam nesse momento as primeiras preocupações em organizar o espaço da cidade atendendo aos interesses da classe dominante¹⁵⁷. A partir daí, já existia também uma preocupação com a estética urbana, entrando em vigor um "código de postura" que ditava "normas para a construção das moradias", cujas casas dividiam esse espaço com os armazéns e os empórios dos comerciantes. Já outras regras, determinavam a largura das calçadas, a altura dos prédios e etc¹⁵⁸. * Em Macaíba?

De tal forma que, no ano de 1866, a Câmara municipal de São Gonçalo tomou as primeiras providências para a organização das ruas do núcleo urbano de Macaíba¹⁵⁹. Conforme nos fala Nestor Lima¹⁶⁰, a malha urbana foi ampliada e, dentro de pouco tempo já apresentava quatro ruas principais e outras perpendiculares. Devido às ações empreendidas pelo Governo local, as ruas onde se faziam a feira foram pavimentadas com pedras irregulares e a arborização reforçava ainda mais a imagem dessas ruas¹⁶¹. "Parte da importância das qualidades espaciais da largura e estreiteza provinha da costumeira associação da largura com as ruas principais e da estreiteza com as laterais"¹⁶². citação saltar, Nos 41/24 autos. ch

Na malha urbana dessa cidade, ainda hoje podemos observar as heranças legadas daquele momento: ruas largas, com as residências estendendo-se ao longo das mesmas. E conforme afirmou Kevin Lynch, a concentração de um hábito ou atividade especial numa rua dava a esta uma significação importantíssima aos olhos dos observadores¹⁶³, e no caso de Macaíba, a rua do centro desde aquele período, nunca deixou de ser associada ao comércio. t. ch dis. cidade observo

¹⁵⁷ FELIPE, José Lacerda. *Elementos de geografia do Rio Grande do Norte*, p. 31.

¹⁵⁸ Sobre a evolução urbana das cidades do Rio Grande do Norte, principalmente Mossoró, veja-se: SILVA, Raimundo Nonato da. *Evolução urbanística de Mossoró*. Coleção Mossoroense. n° 248.

¹⁵⁹ DANTAS, Meneval. *Macaíba: Imagens, sonhos reminiscências*, p. 61.

¹⁶⁰ LIMA, op. cit., p. 190.

¹⁶¹ Ibid. p.191.

¹⁶² LYNCH, op. cit., p. 56.

¹⁶³ Ibid., P. 56.

* melhor utilizar autos que estão a evoluir urbanisticamente

Outro reflexo da abundância econômica promovida pela alta dos lucros na Casa de Guarapes, foi a densidade de construções erguidas em Macaíba no momento do apogeu da exportação de algodão para o mercado inglês. Tendo em esse crescimento econômico, o poder aquisitivo dos macaíbenses cresceu rapidamente, modificando, inclusive, a forma de morar dessa população.

Em Macaíba, na segunda metade do século XIX, o tipo de construção mais utilizado era o sobrado. Nesse tipo de residência, a família morava no andar superior deixando o térreo para servir de local de trabalho ao seu proprietário¹⁶⁴, esse tipo de edifício conferia ao seu dono um prestígio incomensurável, visto que para se construir um prédio com tais dimensões, era necessário que o seu proprietário dispusesse de um pecúlio bastante alto. Conforme podemos visualizar na (FIGURA 9), boa parte dessas edificações, que se localizavam principalmente no centro comercial de Macaíba, seguia o padrão estilístico de arquitetura em voga no Brasil oitocentista, o estilo neoclássico¹⁶⁵.

FIGURA 9 – Na figura, à direita o sobrado construído por Fabrício Gomes Pedrosa em que nasceu, anos mais tarde, Augusto Severo e Alberto Maranhão.



FONTE: DANTAS, Meneval. *Macaíba: imagens, sonhos reminiscências*, p. 75.

¹⁶⁴ MATTOSO, Kátia M. Quiróz. A opulência na Província da Bahia. In: NOVAIS, Fernando A(org.). *História da vida privada no Brasil*, 2.

¹⁶⁵ Fortemente marcada por ascendências do Classicismo greco-romano, a arquitetura neoclássica desenvolveu-se na Europa, principalmente na França, por volta do século XVIII. Influenciada pelo Iluminismo, o novo estilo arquitetônico buscava negar os excessos do Barroco, cuja arquitetura, constituía num grande exagero de elementos na decoração e na constituição dos cenários.

* Mulher para Fabrício (Sobrado) - no térreo.

* é - alto
proprietário - viz.
arquitetura civil
brasiliana: o
sobrado

Onde:
Mapa para
fizer os
anos de
passado

Nos principais centros urbanos brasileiros do século XIX, o processo de modernização consistiu em reproduzir o modo de vida das principais cidades europeias, sobretudo Paris, e a substituição da arte e da arquitetura barroca pelo estilo neoclássico também foi feita progressivamente¹⁶⁶. No entanto, a arquitetura neoclássica que foi produzida na Província do Rio Grande do Norte, e em Macaíba nesse momento, foi bastante singela no tocante as sua expressão, sendo também eclética, encontrou também elementos arquitetônicos de outros estilos¹⁶⁷.

Uma das obras neoclássicas edificadas nesse momento e que hoje não existe mais, situava-se na esquina da atual praça de nome Augusto Severo com a rua João Pessoa. O sobrado que serviu de residência para Fabrício Gomes Pedrosa, possuía suas fachadas compostas por portas e janelas encimadas por frontões com formas curvas, distribuídas de uma forma simétrica. O pavimento de cima apresentava ainda seis janelas guarnecidas por grades de ferro. Sobrado este que podemos ver na (FIGURA - 9). A "casa de comércio de tecidos e de secos e molhados, no andar térreo do imóvel de dois andares que edificou para residir, motivando esse centro de atividades comerciais a influencia de muitos interessados na agropecuária, no comercio e em outras profissões[...]"¹⁶⁸. No referido sobrado, nasceria anos mais tarde o conhecido aviador Augusto Severo e seu irmão Alberto Maranhão, que exerceu a função de Governador do Estado por duas vezes, ambos filhos de Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, um dos líderes do movimento republicano no Rio Grande do Norte.

Outro aspecto que deve ser considerado como fundamental dentro da vida urbana nessa cidade, foi a possibilidade do estreitamento dos laços de amizade entre as principais famílias em torno de interesses comuns e que julgavam importantes.

Em Macaíba nesse momento, eram os comerciantes que configuravam a elite econômica, social e também política da cidade. Esse grupo era bastante homogêneo, tomando as principais decisões que regeriam seu cotidiano bem como sobre todo o resto da comunidade. Dessa forma, esse grupo de pessoas sentia, cada vez mais, a necessidade de um espaço onde pudessem exercer o culto religioso, uma vez que era uma sociedade tipicamente católica. Para a obtenção desse objetivo, a construção da Igreja teve papel fundamental enquanto importante espaço de sociabilidade. Nos limites desta instituição, essa elite poderia estabelecer as principais relações sociais, como batizados, casamentos, funerais, dentre outras.

¹⁶⁶ LIMA, Pedro de. *Arquitetura do Rio Grande do Norte: uma introdução*, p. 71.

¹⁶⁷ *Ibid.*, p. 72.

¹⁶⁸ DANTAS, op. cit., p. 26.

Onde?
E que representa
1551?
1200?
seu
filhos
Hino de
Augusto Severo
RN
12 de maio de 1910
carta de D. S.
ferrão
obrigado
sub

Assim, em 1858, Fabrício Gomes Pedrosa, atendendo aos anseios dessa população, lançou a pedra fundamental da Igreja Matriz em terreno que ele mesmo doou. Em honra a Nossa Senhora da Conceição teve o seu altar-mor bentos e inaugurados em 8 de dezembro de 1869¹⁶⁹, onze anos depois, “ tendo assistido a cerimônia o vigário de Natal, padre Bartolomeu da Rocha Fagundes, o de São Gonçalo do Amarante, Padre José Paulo Monteiro de Lima, os Padres Alexandre Ferreira Nobre, Francisco de Paula Soares da Câmara e outra pessoas responsáveis”¹⁷⁰. Em 1883 foi elevada a categoria de Matriz para onde foi transferida a sede da paróquia, desvinculando-se de São Gonçalo¹⁷¹.

Outro templo religioso que teve o início de sua construção nesse período foi a Igreja de São José em terreno doado pelo Major Antônio Andrade. Igreja situada a atual Rua Pedro Velho. *Onda?*

Fazia parte da cultura funerária do século XIX, a escolha adequada do lugar da sepultura. Era de suma importância que o falecido fosse enterrado em solo sagrado e perto da casa onde havia morado em vida. Para a população oitocentista, pelo menos até metade do século XIX, o local mais adequado era a igreja. “ Da mesma forma que os cortejos fúnebres imitavam a procissão do Senhor Morto, ter sepultura na igreja era como tornar-se inquilino na Casa de Deus”¹⁷². Assim os mortos, ocupavam os mesmos templos que frequentaram durante sua vida, e essa era uma forma deles manterem contato mais amigável com os entes da sua família e com seus conhecidos.

Entretanto, depois da emancipação política do País, as idéias higienísticas européias, principalmente francesas, foram apreendidas pelos membros da elite brasileira nesse momento. A preocupação central dos médicos, girava em torno dos sepultamentos realizados no interior das aglomerações urbanas, sobretudo dos enterros dentro dos templos religiosos.

Na época, estava em voga a “teoria dos miasmas”, segundo a qual o processo de decomposição dos cadáveres produzia gases, exalando pestilências, que atacavam a saúde dos vivos. Estes deviam se proteger transferindo os seus mortos para cemitérios fora do perímetro urbano, longe das fontes de água potável e da rota dos ventos que impeliam sobre a cidade. Em lugares altos e com bastante ventilação, cercados de árvores que ajudassem a limpar o ar. “ O ar

¹⁶⁹ Ibid., p. 49.

¹⁷⁰ LIMA, op. cit., p. 194.

¹⁷¹ Ibid., p. 195.

¹⁷² REIS, João José. O cotidiano da morte no Brasil oitocentista. In: NOVAIS, Fernando A(org.). *História da vida privada no Brasil*, 2. p. 124.

como se vê, era uma preocupação central; limpá-lo de fluídos miasmáticos tornou-se uma grande obsessão do século”¹⁷³.

Na Província do Rio Grande do Norte, na primeira metade do século XIX, não havia nenhum cemitério. Sendo o cadáver enterrado dentro das igrejas, tal como era o costume funerário oitocentista. Entretanto, “ Nas epidemias as igrejas eram focos de maus cheiros, pela urgência e precariedade dos enterramentos”¹⁷⁴. Dessa forma, através da Resolução de número 323 de 02 de agosto de 1855, o Presidente da Província Antônio de Passos autorizou a quantia de dois contos de réis para a construção de um cemitério na cidade do Natal.

Em Macaíba não foi diferente, fruto da assimilação dessas idéias sanitaristas que estavam sendo difundidas entre a camada mais esclarecida da Província, inaugurou-se a 29 de setembro de 1855 o cemitério público consagrado a São Miguel. Da mesma forma que os demais cemitérios construídos nesse momento, o cemitério de Macaíba fora erguido um pouco distante do centro da cidade e num terreno elevado. Entretanto, a cidade cresceu tão rapidamente que acabou cercand-o. Isso aconteceu da mesma forma com outras cidades brasileiras que cresceram em torno de suas necrópoles.

Conforme pode ser observado nas entrelinhas das fontes sobre as quais se baseia nosso trabalho, a idéia de progresso estava bastante imbricada nesse momento, sobretudo o progresso técnico que estava sendo trazido da Europa. Palavras como: **Desenvolvimento, Futuro, Crescimento, Esperança, Florescer e Progresso** são bastante visíveis e repetidas nas *Falas e Relatórios dos Presidentes da Província do Rio Grande do Norte*. Palavras estas que faziam parte do cotidiano e do ideário da classe mais elitizada da Província. Nesse momento, a tão sonhada modernidade, se definia pela capacidade dos homens de intervir na realidade em seu próprio benefício. Todavia, essa potencialidade só se consolidaria através da Instrução promovida pelas elites que se julgavam detentoras do conhecimento esclarecido.

“A Pedagogia da civilização”¹⁷⁵, enquanto uma necessidade a ser alcançada, esteve presente em todo o período imperial e foi repetida inúmeras vezes pelos presidentes das Províncias em seus Relatórios. O Presidente Pedro Leão Velloso afirma:

¹⁷³ Ibid., p. 134.

¹⁷⁴ CASCUDO, Luis da Câmara. *História da cidade do Natal*, p. 245.

¹⁷⁵ NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. MACHADO, Humberto Fernandes. *O Império do Brasil*, p. 227.

* Contos: 2
- explicam

Co-citos:
i-puicos

Only
7

Nelle (cálculo) encontrareis desenhado em triste painel o estado deste rumo do serviço publico, de tão saliente e vital importância, se não o primeiro em merecer os vossos cuidados; pois que, como sabeis, na juventude está a flor do futuro, e para que ella desabroxe e se transforme em fructos, requer o cuidadoso cultivo:- instrução sólida e apropriada aos fins sociais, educação moral e religiosa¹⁷⁶.

Na Província do Rio Grande do Norte, diversas localidades já possuíam, desde o século XVIII, escolas de ensino primário como por exemplo: São Gonçalo do Amarante e Papari, hoje Nísia Floresta. Macaíba, por sua vez, só teve a sua escola em 11 de novembro de 1865, tendo como professor titular o Padre Francisco de Paula Soares da Câmara, o qual permaneceu no cargo durante cerca de cinco anos¹⁷⁷. A implementação da instituição escolar no local buscava atender às necessidades do número de jovens e crianças que precisavam ser alfabetizados, número este que crescia progressivamente ao longo dos anos. Refletindo, dessa forma, o crescimento populacional que carecia de um aparelho de bens e serviços públicos eficientes¹⁷⁸.

Macaíba, cresceu tão rapidamente que em 1868 foi promovida a Distrito de Paz e através da Lei Provincial de número 801 de 27 de outubro de 1877, atingiria a categoria de Vila, ou seja, emancipando-se definitivamente de São Gonçalo, em um período que escapa ao recorte temporal do nosso trabalho. Anos mais tarde, através da lei provincial de número 1.010 de 05 de Janeiro de 1889, Macaíba atingia a condição de cidade¹⁷⁹.

A partir do final da década de 1860 mas, sobretudo nos anos de 1870, a importância de Macaíba declinaria, devido, especialmente, ao fim do surto de exportação do algodão. Após o término da Guerra de Secessão em 1865, os Estados Unidos voltaram a ocupar seu espaço no mercado europeu, abastecendo seus antigos compradores de algodão e a cotonicultura norte-rio-grandense sentiu o impacto dessa retomada. Momento este em que vai ser diminuído, conseqüentemente, o ritmo de desenvolvimento dessa cidade. Em 1872, quando ocorreu a desvalorização do algodão brasileiro vimos, progressivamente o fechamento de várias casas exportadoras-importadoras, abertas nos anos de 1850 e 1860¹⁸⁰, como a Casa de Guarapes.

Hoje Macaíba já não possui maior parte dos seus monumentos históricos. Resultado de sucessivas administrações, do descaso e desapego da população com a sua própria memória.

¹⁷⁶ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, Pedro Leão Velloso à Assembléa provincial de 16/02/1862. p. 40.

¹⁷⁷ DANTAS, op. cit., p. 41.

¹⁷⁸ BARROS, op. cit., p. 103.

¹⁷⁹ LIMA, op. cit., p. 190.

¹⁸⁰ AUGUSTO, op. cit., p. 27.

Carlição

Não foram conservados o casario da época. Do porto que outrora abriu as portas da cidade para o desenvolvimento, não existe nenhum resquício. Do empório de Guarapes, sobrevive hoje no alto da colina apenas as ruínas que podem ser vistas à esquerda por aqueles que passarem pela estrada Natal-Mangabeira¹⁸¹.

Embora totalmente desfigurados daquele período, aqueles espaços nos remetem a um período de grande desenvolvimento e transformações para a Província do Rio Grande do Norte e, que teve naqueles lugares seu ponto de maior intensidade. E mesmo não mais existindo o objeto concreto cuja representação lembraria esse período áureo de crescimento em Macaíba, no imaginário do povo persiste ainda a lembrança de como estes objetos foram e como poderiam ter sido¹⁸².

nas rti chna a idii.
 Nem o que barros tem e ver com
 1840.

¹⁸¹ MEDEIROS, op. cit., p. 95.

¹⁸² BARROS, op. cit., p. 95.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

* Não se trata
mercado urbano

Ao finalizar nossa pesquisa, podemos afirmar que entre os fatores de ordem externa e interna, o crescimento do capitalismo europeu, sobretudo inglês, e o seu avanço sobre outros países, que consistiram em mercados consumidores, propiciaram o crescimento urbano de Macaíba na década de 1860, à medida que os investimentos implementados no nosso País estimularam, embora que de forma tímida, o desenvolvimento comercial provincial e também de Macaíba, enquanto entreposto do comércio do algodão.

A Guerra Civil Americana(1860-1865), refletiu de forma bastante negativa sobre as lavouras de algodão daquele país, cerceando o abastecimento das indústrias têxteis inglesas, que vinham se desenvolvendo com a Revolução Industrial. Nesse momento, o mercado inglês abriu suas portas pela segunda vez à cotonicultura brasileira, favorecendo o Nordeste e a Província do Rio Grande do Norte que beneficiou-se consideravelmente.

Nesse momento, Guarapes, ao lado de Macaíba, ^{era} ~~eram~~ os principais entrepostos comerciais do Rio Grande do Norte, adquirindo grande parte da produção algodoeira do Seridó. Esse surto exportador aumentou em muito a intensidade dos negócios da “Casa de Guarapes”, principal empresa importadora-exportadora da época, gerando grandes vantagens nas operações comerciais, lucro este que se desdobrou até Macaíba e se reproduziu através de várias obras de melhoramentos que beneficiaram aquele núcleo urbano.

Nessa perspectiva, o aumento do fluxo comercial no Rio Grande do Norte foi responsável por importantes mudanças em Macaíba. Também fruto do progressivo crescimento da população, a cidade passou por uma série de mudanças, sobretudo técnicas, como: a construção de edificações; o calçamento de ruas mudando também o traçado urbano; a construção do cemitério, remetendo-nos às idéias sanitaristas então em voga; a implementação do ensino primário etc.

Também ficou bastante claro que o desenvolvimento urbanístico alcançado por Macaíba, e o sucesso comercial alcançado em Guarapes, não se deu exclusivamente ao tino comercial do cidadão Fabrício Gomes Pedrosa. Também deixamos claro que não devemos menosprezar as suas iniciativas empreendedoras. Entretanto, como vimos, o Governo provincial muito fez para promover o crescimento comercial da Província, realizando melhoramentos que foram bastante benéficos para o empório de Guarapes e para Macaíba.

Outra coisa importante e que deve ser aqui frisada, são as influências das idéias modernizadoras que foram trazidas pelos juristas que voltavam de seus estudos nas principais Faculdades de Direito do Brasil. Seguindo o mesmo padrão de outras Províncias, tais teorias também exerceram grande influência no Rio Grande do Norte e, deram o aval para a execução das principais obras em infra-estrutura, sobretudo para facilitar o escoamento da produção do algodão em Guarapes.

Ao término do nosso trabalho, cremos termos contribuído, embora de forma acanhada, para o resgate de uma fase importante da história do Rio Grande do Norte, e de Macaíba principalmente. É óbvio que ficaram algumas lacunas, mas que esperamos preenchê-las em trabalhos futuros.

Hoje, vislumbramos aqueles espaços, e percebemos o quanto estão desfigurados daquele momento áureo de desenvolvimento econômico, político e social promovidos pelo surto de exportação do algodão. Fruto de sucessivas administrações públicas e do desconhecimento da população para com seu patrimônio arquitetônico, vemos, lamentavelmente, que a maior parte de suas construções já não existem e, de Guarapes, só restam as ruínas.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

ALENCASTRO, Luiz Felipe de . Vida privada e ordem privada no Império. In: NOVAIS, Fernando A. (Coord.) *História da Vida Privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. p. 11-93 (História da Vida Privada no Brasil, 2).

ANDRADE, Alenuska. À luz da modernidade a modernidade da luz: introdução da energia elétrica em Natal. In: FERREIRA, Angela; DANTAS, George. (org.) *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)*. Natal: EDUFRN, 2006. p. 87-120.

ANDRADE, Manuel Correia de. *A terra e o homem do Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1986.

_____. *A produção do espaço norte-rio-grandense*. Natal: UFRN/Editora Universitária, 1995.

ARRAIS, Raimundo. Da natureza à técnica: a capital do Rio Grande do Norte no início do século XX. In: FERREIRA, Angela; DANTAS, George. (Org.) *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)*. Natal: EDUFRN, 2006. p. 121-133.

AUGUSTO, José. "Seridó". Rio de Janeiro: [s.n.], 1954.

BARROS, José D'Assunção. *Cidade e história*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

CASCUDO, Luis da Câmara. *Nomes da terra: geografia, história e toponímia do Rio Grande do Norte*. Natal: Fundação José Augusto. 1968.

_____. *História da Cidade do Natal*. 2. ed. Rio de Janeiro: civilização brasileira; brasiliense: INL; Natal: UFRN, 1980.

_____. *História do Rio Grande do Norte*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Achiamé, 1980.

_____. *Crônicas de origem: a cidade de Natal nas crônicas cascudianas dos anos 20; Organização e estudo introdutório de Raimundo Arrais*. Natal: EDUFRN. 2005.

DANTAS, Meneval. *Macaíba: imagens, sonhos e reminiscências*. Rio de Janeiro: Presença Edições, 1985.

DEL PRIORE, Mary; VENÂNCIO, Renato. *Uma história da vida rural no Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2006.

FALAS e relatórios dos Presidentes da Província do Rio Grande do Norte: 1835 a 1859. Mossoró: Fundação Guimarães Duque: Fundação Vingt-um Rosado, 2001. (Coleção Mossoroense, série "G", nº 08).

FALAS e relatórios dos Presidentes da Província do Rio Grande do Norte: 1860 a 1873. Mossoró: Fundação Guimarães Duque: Fundação Vingt-um Rosado, 2001. (Coleção Mossoroense, série "G", nº 05).

FELIPE, José Lacerda. *Elementos de geografia do Rio Grande do Norte*. Natal: EDUFRN, 1988.

FERREIRA, Alexsandro. Uma cidade para o futuro: o discurso do progresso na estruturação urbana de Natal. In: FERREIRA, Angela; DANTAS, George. (Org.) *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)*. Natal: EDUFRN, 2006. p. 283-301.

FERREIRA, Angela; DANTAS, George. Os indesejáveis na cidade: as representações sobre o retirante da seca (Natal, 1890-1930). In: FERREIRA, Angela; DANTAS, George. (Org.) *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)*. Natal: EDUFRN, 2006. p. 45-68.

LE GOFF, Jacques. *O apogeu da cidade medieval*. Tradução de Antônio de Pádua Daneri. São Paulo: Martins fontes, 1992. (O homem e a história).

LEIROS, Jansen. *Macaíba de cada um*: Antologia de crônicas. Natal: CERN, 1985.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins fontes, 1997.

LIMA, Nestor. *Municípios do Rio Grande do Norte: Macaíba, Macau, Martins e Mossoró*. [s.n.]: 1900. (Coleção Mossoroense, série C, v. 599). Edição fac-similar da Revista do IHGRN, v. 35-37, 1941.

LIMA, Pedro de. *Arquitetura no Rio Grande do Norte: uma introdução*. Natal: EDUFRN, 2002.

_____. *Luiz da Câmara Cascudo e a questão urbana em Natal*. Natal: EDUFRN, 2006.

LYRA, A. Tavares de. *História do Rio Grande do Norte*. 3. ed. Natal: Instituto Histórico Geográfico do Rio Grande do Norte, 1998.

MATTOSO, Kátia M. Quiróz. A opulência na Província da Bahia. In: NOVAIS, Fernando A. (Coord.) *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. p. 143-179 (História da Vida Privada no Brasil, 2).

MEDEIROS FILHO, Olavo. *Os holandeses na Capitânia do Rio Grande do Norte*. Natal: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, 1998(Coleção Cultura, n. 06).

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

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império: (1871-1889)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Tese (Doutorado) UFPE, Recife.

MENEZES, Djacir. *O outro Nordeste: ensaio sobre a evolução social e política do Nordeste da "civilização do couro" e suas implicações históricas nos problemas gerais*. 6. ed. Rio de Janeiro: Artenova, 1970.

MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução à História do rio Grande do Norte*. 2. ed. Natal: EDUFRN, 2002.

MOURA, Pedro Rebouças. *Fatos da História do Rio Grande do Norte*. Natal: CERN, 1986.

NEVES, Lucia Maria Bastos pereira; MACHADO, Humberto Fernandes. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 20. ed. São Paulo: Brasiliense. 1976.

_____. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense. 1996.

_____. *A cidade de São Paulo: Geografia e História*. São Paulo : Brasiliense, 1998(Coleção Tudo é História n. 78).

REIS, João José. O cotidiano da morte no Brasil oitocentista. In: NOVAIS, Fernando A. (Coord.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 95-141(História da Vida Privada no Brasil, 2).

REVISTA DA ACADEMIA NORTE-RIO-GRANDENSE DE LETRAS. Natal: Universitária, 1976. Edição comemorativa do 40º aniversário da Instituição(1936-1976).

RODRIGUES, Wagner Nascimento. *Potengi: fluxos do rio Salgado no século XIX*. Natal: Sebo Vermelho. 2003.

_____. *Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte(1820-1920)*. 2006. 180 fl. Dissertação(Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)UFRN, Natal,2006.

SANTOS, Paulo Pereira dos. *Evolução econômica do Rio Grande do Norte (século XVI-XXI): 500 anos da História Econômica do Rio Grande do Norte*, 2ª ed. Natal: Departamento de Imprensa do Estado, 2001.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil (1870-1930)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SOUZA, Eloy de. *Memórias*. Natal: Fundação José Augusto, 1975.

TAKEYA, Denise Monteiro. *Um outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte (1880-1915)*. Fortaleza: BNB, 1985.

_____. *História do Rio Grande do Norte: questões metodológicas- historiografia e história regional. Caderno de História*, Natal: EDUFRN, v. 1, n. 1(JUL/DEZ. 1994). p. 8-11.

TAVARES, Anderson. *Acervo Particular*.

TEIXEIRA, Rubenilson. *A agonia do velho Natal face ao novo: secularização e modernização urbana*. In: FERREIRA, Angela; DANTAS, George. (Org.) *Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)*. Natal: EDUFRN, 2006. p. 283-301.