

DE COITÉ A MACAÍBA: O ENTREPOSTO COMERCIAL DO LITORAL ORIENTAL DO RIO GRANDE DO NORTE NO SÉCULO XIX

Geovany Dantas
geovanydantas@yahoo.com.br

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo discutir e compreender a importância que a atividade comercial teve para o nascimento e para a construção das cidades buscará, particularmente para a construção socioespacial da cidade de Macaíba, entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX. Através da pesquisa bibliográfica e documental, analisamos a conjuntura econômica da Província do Rio Grande, no período em análise, deu a Macaíba, durante muitos anos, uma importância ímpar no conjunto dos municípios das regiões litoral e agreste, atraindo vendedores e compradores de diferentes localidades, o que a transformou no principal entreposto de comercialização da produção agrícola (açúcar, algodão e gado) advinda do litoral úmido e do interior do Estado.

Palavras-chave: Cidade. Comércio. Entreposto Comercial. Macaíba/RN

COITÉ AT MACAÍBA: THE WAREHOUSE TRADE OF EAST COAST OF RIO GRANDE DO NORTE IN XIX CENTURY

ABSTRACT

This article aims to discuss and understand the importance that the business was for the birth and construction of cities look, particularly for the construction of the city of socio macaw, between the second half of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century. Through literature search and documentation, analyze the economic situation of the Province of Rio Grande, in the period under review, the Macaíba has for many years, a unique importance in all the coastal cities and rural regions, attracting buyers and sellers in different locations, what turned into the main warehouse of marketing of agricultural production (sugar, cotton and livestock) resulting from the coast and the interior of the wet state.

Key-words: City. Trade. Warehouse Sales

INTRODUÇÃO

Se nem todas as cidades são 'filhas do comércio', nenhuma, em todo caso, se pode vangloriar de escapar à sua presença e à sua influência; nenhuma passa sem intercâmbio, por vezes criador e motor do crescimento urbano (BEAUJEU-GUARNIER, 1997, p. 211)

A afirmação contida na epígrafe acima se constitui no nosso ponto de partida para uma análise histórico-geográfica da relação existente entre o comércio e a cidade. Ao longo dos tempos e em diferentes sociedades, as instituições com fins comerciais desempenharam papel fundamental na produção e reprodução das formas espaciais urbanas. Em muitos casos, elas representaram mesmo o elemento básico para o surgimento dos núcleos urbanos.

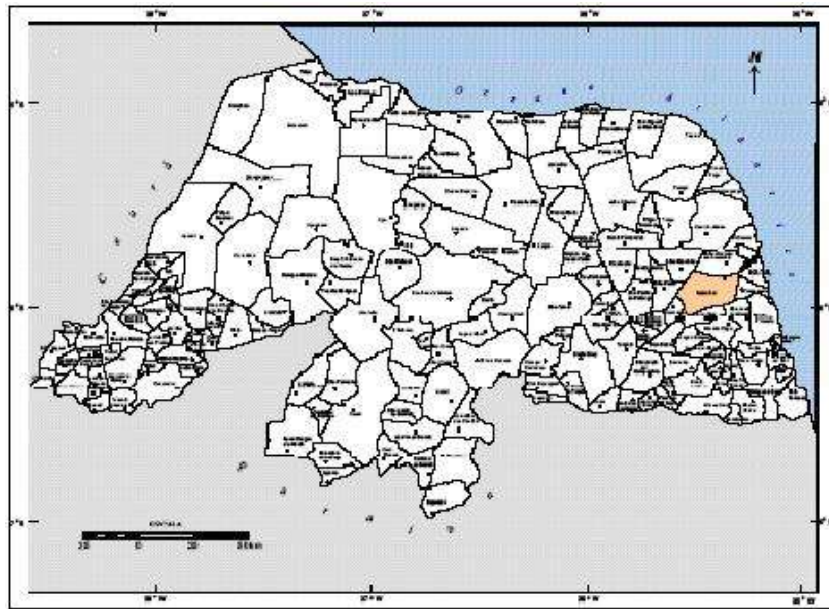
Neste sentido, o presente artigo tem por objetivo discutir e compreender a importância que a atividade comercial teve para o nascimento e para a construção das cidades tendo como recorte espacial a cidade de Macaíba (FIGURA 1), localizada no estado do Rio Grande do Norte, e como recorte temporal a segunda metade do século XIX e o início do século XX, período em que a localidade teve grande importância como entreposto comercial no contexto do Rio Grande do Norte.

Para tanto, adotamos como metodologia principal a pesquisa bibliográfica e documental sobre o período em questão, não só em relação a economia do Rio Grande do Norte, como também, em

Recebido em 19/08/2009

Aprovado para publicação em 05/10/2009

relação a Macaíba, buscando reconstruir o contexto econômico da Província do Rio Grande, no aludido período, e como esse cenário contribuiu para o desenvolvimento da localidade, bem como a sua importância.



Fonte: Mapa base do IBGE, 2000

Figura 1: Localização geográfica de Macaíba no Rio Grande do Norte

A delimitação desse momento como pano de fundo se justifica, pois, no nosso entendimento, é este cenário que explicará o impulso para a construção do território na localidade nesse período. Antes, porém, teceremos alguns comentários sobre a relação existente entre a cidade e as formas de comércio. Por fim, buscaremos demonstrar os principais fatores que levaram a decadência de Macaíba como entreposto comercial.

A RELAÇÃO CIDADE-COMÉRCIO

As relações de troca surgiram como um fenômeno primitivo e espontâneo em diversas partes do mundo e serviram como ponto de partida para originar muitas das cidades existentes. Um dos fatores primordiais para seu desenvolvimento foi a existência do chamado excedente de produção que é "fruto do desenvolvimento das forças produtivas, que levou ao sistema de trocas" (CLEPS, 2004, p. 120).

Assim, pode-se afirmar que o surgimento das instituições destinadas essencialmente à realização de intercâmbio de mercadoria e ao abastecimento da população representou o embrião de uma nova aglomeração humana, sendo este um dos elementos determinantes para os homens se reunirem em sociedade (WEBER, 1967).

Discorrendo sobre as metamorfoses ocorridas nos mercados públicos, ao longo da história urbana, Pintaudi (2006) demonstra que, nas cidades medievais da Europa, não existiam lugares determinados para a realização da troca de produtos, dando-se esta ao longo das ruas e praças. Segundo a autora, o caos era a marca predominante desses locais, à medida que "os comerciantes dispunham seus produtos de troca, os artesãos colocavam ali suas bancadas de trabalho, enfim as atividades profissionais geralmente não se desenvolviam dentro das moradias que eram pequenas e sem iluminação" (2006, p. 85).

A intensificação das trocas comerciais na passagem da Idade Média para a Moderna, entre os séculos XIV e XV, é posta na literatura como um dos elementos preponderantes para o Renascimento Urbano. O comércio estimulou o crescimento dos núcleos populacionais existentes e

transformou o caráter essencialmente agrícola da sociedade de então. Neste sentido, as primeiras cidades mercantis resultaram da transformação do caráter dessas aglomerações medievais sem função urbana.

No contexto de todas essas mudanças, têm-se a estruturação das cidades como centros fundamentais em que a atividade comercial vai se consolidar, sendo o mercado² a primeira forma que marca a paisagem das novas aglomerações. No que se refere a essa forma, Vargas (*apud* CLEPS, 2004, p. 120) observa que sua origem está “no ponto de fluxos de indivíduos que traziam seus excedentes de produção para a troca, normalmente localizados em pontos equidistantes dos diversos centros de produção”.

Inicialmente realizados de forma periódica, esses mercados foram paulatinamente se transformando em diários e se estabelecendo em locais fixos para sua realização, “fazendo com que fossem escolhidos espaços mais amplos para a realização das transações [...], pois no interior das muralhas o espaço era muito exíguo e consegui-lo significaria a demolição de espaços ocupados de moradia” (PINTAUDI, 2006, p. 86).

Assim, mesmo não se localizando no interior do espaço circundado pelas muralhas, os mercados adquiriram o *status* de um lugar central, pois congregavam todas as relações de troca que se realizavam até então. O papel por ele exercido extrapolou desde cedo o caráter meramente econômico, tornando-se “locais que, além de fornecer mercadorias para os consumidores, proporcionavam também distração e divertimento” (CLEPS, 2004, p. 120).

Foi com a distinção das atividades econômicas que começou a se delinear o formato das atividades comerciais, tornando-se, a partir desse momento, “a troca comercial [...] *função* urbana; essa função fez surgir uma *forma* (ou formas: arquiteturas e/ou urbanísticas) e, em decorrência, uma nova *estrutura* do espaço urbano” (LEFEBVRE, 2004, p. 23, grifos do autor) - estrutura existente até hoje.

Como atividade econômica essencialmente urbana, o comércio foi criando as condições para a estruturação do modo de produção capitalista e para a destruição dos pilares da economia feudal. Dentro desse quadro de referência, a cidade foi o *locus* para a concretização desse processo, pois ali se reuniam os comerciantes e a riqueza por eles acumulada, ali se concentravam os artesãos ocupados com a produção necessária à atividade comercial e, nessa medida, se dava a ruptura da economia feudal.

No âmbito do processo geral da produção na sociedade capitalista, a troca de mercadorias é o momento em que se realizam as mais variadas formas de relações sociais, constituindo-se o mercado a sua forma mais característica (MARX, 1974). Assim, o lugar que este ocupou na cidade demandou situações estratégicas, pois sua principal finalidade é de produzir e aproveitar-se da aglomeração.

Já afirmamos que historicamente o comércio possui uma profunda relação com a cidade, por ser um dos elementos que explica a origem e muitas das mudanças que nela se realizam.

Segundo Beaujeu-Guarnier (1997), a função comercial é considerada como função urbana fundamental, já que seu papel foi particularmente importante no nascimento e desenvolvimento de numerosas cidades. Assim, o comércio nos possibilita enxergar como se processaram as mudanças no interior da sociedade, a evolução dos valores e as modificações na estrutura urbana. Partindo destes aspectos, Beaujeu-Guarnier (1997, p. 211) observa que o comércio “aparece como elemento que melhor traduz o tipo de sociedade onde está implantado”.

Salgueiro (1996) ressalta que as cidades são fundamentalmente *centros terciários* e um dos seus ramos, o comércio, representa “o embrião da vida urbana naquilo que ela pressupõe de interação, de troca em sentido lato, de produção da inovação” (SALGUEIRO, 1996, p. 183).

Das características que historicamente marcam a cidade, destacam-se a aglomeração e a centralidade. Sendo assim, por necessitar desses mesmos elementos para sua reprodução, o comércio sempre se aproveitou dessas características, contribuindo para a existência da cidade, sua estrutura e as dinâmicas que se desenvolvem no seu interior, possibilitando compreender-se o espaço urbano e a evolução de suas formas.

² Na língua portuguesa, o termo **mercado** é originado da palavra latina “*mercatus*” e é utilizado para designar um lugar fechado onde se comercializam gêneros alimentícios e outras mercadorias (DANTAS, 2007).

A PROVÍNCIA DO RIO GRANDE NO SÉCULO XIX

Nosso ponto de partida para analisar o desenvolvimento de Macaíba como importante centro comercial no Estado será o cenário econômico que a Província do Rio Grande atravessava, entre o final do século XVIII e o início do XIX. A delimitação desse marco temporal faz-se necessária, pois, no nosso entendimento, a produção do espaço, no caso o de Macaíba, longe de estar restrita apenas aos fatores relativos ao plano local, articula-se também aos que ocorrem no plano estadual, regional e nacional. Antes, porém, cabe resgatar os antecedentes desse período.

Desde o século XVI, a exploração e a ocupação do Nordeste Brasileiro estiveram relacionadas ao desenvolvimento do capitalismo comercial, por parte de Portugal, que serviu como pano de fundo para o descobrimento e a organização do território brasileiro. Desde o início de sua ocupação, o espaço regional esteve voltado para o provimento do mercado europeu com produtos tropicais (ANDRADE, 1979).

No desenvolvimento da economia colonial brasileira, é possível distinguir dois setores diferentes de produção: um primeiro setor voltado para os grandes produtos de exportação, tendo a cana-de-açúcar como representante principal desse tipo de modelo; e um segundo, voltado para as chamadas "atividades acessórias", também chamadas de "economias subsidiárias", as quais serviam para a manutenção das economias de exportação, representadas pela atividade pecuária (PRADO JR., 1990).

Enquanto a atividade canavieira ocupou toda a faixa litorânea, do litoral sul do Rio Grande do Norte até a Bahia, a pecuária, embora tenha se desenvolvido inicialmente em áreas próximas às áreas de cultivo da cana, foi a responsável pela conquista e fixação dos núcleos de ocupação nas regiões Agreste e Sertão.

Diferentemente dos demais territórios que deram origem ao que conhecemos hoje como Nordeste Brasileiro, notadamente na faixa compreendida entre Pernambuco e Bahia, onde a cana-de-açúcar figurou como principal produto da economia, no Rio Grande do Norte, a ocupação, de um modo geral, se deu como resultado da expansão das rotas de penetração para o interior nordestino, as quais, partindo de Pernambuco, seguiam para o norte acompanhando a costa e os vales dos rios, estabelecendo na região inúmeras fazendas de criação. Já no litoral, foram estabelecidas inúmeras feitorias, que serviam de proteção para as atividades que ali se realizavam.

No entanto a ocupação efetiva do território que forma hoje o Rio Grande do Norte se deu através da pecuária, no século XVIII. Apesar de a cana-de-açúcar estar presente na economia, existiam outras atividades que complementavam a produção da capitania "suprindo com farinha de mandioca, milho, peixe seco e gado bovino, as Capitânicas de Pernambuco e da Paraíba" (SANTOS, 1994, p. 67).

Como afirma Araújo ([1991?], p. 8), "o Rio Grande do Norte foi uma das primeiras capitânicas, onde suas sub-regiões (Agreste e Sertão) foram conquistadas pelos currais de bois". Desta forma, o processo de ocupação de boa parte do território estadual, nos séculos XVI, XVII e XVIII, se deu através da concessão de sesmarias para a criação de inúmeras fazendas de criação de gado, as quais posteriormente deram origem a alguns dos municípios.

Foi por volta do século XVIII que se iniciou o povoamento efetivo das terras do interior no Rio Grande do Norte. Santos (1994) afirma que os baianos e pernambucanos que receberam as primeiras concessões de sesmarias estabeleceram os primeiros currais de criação, ainda que tivessem de resistir às dificuldades encontradas.

Do rio São Francisco e de outros vales fluviais, esses baianos e pernambucanos convergiram para o interior, estabelecendo-se ali com seus rebanhos. Nesse processo, as ribeiras do Açu e do Apodi e toda a região do Seridó tiveram, assim, seu povoamento consolidado pelo interesse econômico da pecuária.

Um dos principais fatores determinantes do êxito dessa atividade aqui no Estado foi a luta travada entre os colonizadores, através dos movimentos de entradas, pelo interior da Capitania, e as expedições militares, responsáveis pela desocupação das terras através do extermínio de seus habitantes nativos e pelo estabelecimento das primeiras grandes fazendas criatórias (MONTEIRO, 2002).

Procurando explicar o processo de povoamento da área sertaneja norte-rio-grandense, Gomes (1997) afirma terem sido várias as correntes de povoamento no nosso Estado. Uma dessas correntes,

proveniente do rio São Francisco, atingiu a área do Seridó, tendo como caminho o Planalto da Borborema. Uma outra teve origem no Ceará e chegou ao Estado através da Chapada do Apodi, estabelecendo-se no oeste. E outra veio pelo litoral, tendo como referência os vales e as várzeas dos rios Apodi-Mossoró e Piranhas-Açu.

Vale salientar que a ocupação dessas áreas pelos currais de gado foi determinante para o estabelecimento das bases da estrutura fundiária sertaneja, à medida que “o processo de concessão de sesmarias e a valorização econômica da terra mediante uma atividade essencialmente extensiva como então era a pecuária, condicionaram a formação de grandes domínios territoriais” (CLEMENTINO, 1995, p. 52).

Um outro aspecto a salientar é que, estabelecidas as bases econômicas territoriais e os núcleos de ocupação, dá-se a integração dessas áreas. Não devemos esquecer que a pecuária foi uma atividade subsidiária à cana-de-açúcar, servindo, principalmente, como fornecedora de animais para serem utilizados como força de trabalho para os engenhos e como alimento para a população estabelecida na litoral. Assim todo o gado criado no interior era trazido para o litoral através dos chamados “caminhos de gado”, que permitiram a ligação entre as principais zonas criadoras e os mercados consumidores.

Mesmo a atividade criatória sendo a base da economia provincial, outras economias se desenvolviam e iam encontrando seu espaço, contribuindo para a construção do território no Rio Grande do Norte, a exemplo da cana-de-açúcar e do algodão. Aliás, pode-se mesmo afirmar que grande parte dos estudos referentes à história econômica do Nordeste sempre revela uma luta entre essas duas culturas. Andrade (2005, p 89) afirma que

conforme as solicitações do mercado externo e a oscilação dos preços, a cana-de-açúcar, partindo das áreas mais úmidas onde dominava, avançava para áreas de clima menos úmido, que por sua vez eram disputadas pelo algodão, dominante nas regiões semi-áridas, quando os preços subiam e os do açúcar baixavam.

Cultivada desde o início da colonização no litoral úmido, a cana-de-açúcar apresentou, ao longo do tempo, avanços e recuos na sua produção. Como os rigores dos períodos de secas ocorridas no sertão traziam dificuldades para a atividade criatória e as culturas de exportação apresentavam uma maior rentabilidade, a cana logo assumiu a condição de principal produto da nossa economia.

A mesma situação ocorreu com o algodão. Cultivado, mesmo antes do descobrimento, pelos grupos indígenas, essa cultura foi aos poucos se impondo como importante atividade econômica. As mudanças trazidas pela Revolução Industrial na Europa, durante o século XVIII, tiveram uma influência direta para a expansão dessa atividade e para a construção do território norte-riograndense.

Como necessitasse cada vez mais de algodão, matéria-prima para suas fábricas de tecidos, e como o seu principal fornecedor – os Estados Unidos - interrompeu o fornecimento em decorrência da guerra de independência do país, entre 1776 e 1783, a Inglaterra passou a estimular a cotonicultura em diferentes áreas da América, aí incluindo-se o sertão nordestino.

O Brasil passou então a exportar algodão para a Inglaterra, o que terminou por se vir a ter, no Rio Grande e em várias capitanias da atual Região Nordeste, uma agricultura mercantil, ou seja, voltada para o abastecimento de mercados. Foi neste contexto que se deu o primeiro grande surto de produção algodoeira, resultando no desenvolvimento comercial da Capitania, tanto nas áreas secas, onde o algodão melhor se desenvolvia, como em terras do litoral (MONTEIRO, 2002).

O Segundo surto de produção ocorreu durante a Guerra da Secessão nos Estados Unidos, entre 1861 e 1865, que dificultou o abastecimento da indústria têxtil inglesa com o algodão norte-americano, tendo-se de recorrer à compra da produção algodoeira de outros mercados, dentre eles, o do Nordeste do Brasil. A alta demanda e a baixa oferta no mercado elevaram sobremaneira o preço do algodão, tornando, assim, atraente o seu cultivo para exportação. O Rio Grande do Norte, por exemplo, atravessou o período com um aumento substancial na sua produção de algodão, passando “de 13.528 arrobas exportadas em 1851 para 140.000 em 1866” (CLEMENTINO, 1995, p. 74).

Sobre a expansão da cultura, Cascudo (*apud* LIMA, 2006) afirma que o episódio da Guerra de Secessão nos EUA abriu para a produção algodoeira perspectivas indefinidas, relacionadas a uma maior facilidade de aceitação pelo mercado.

Monteiro (2002), por seu turno, afirma que os anos de 1850 e 1860 foram dos mais intensos, do ponto de vista econômico, para a Província, com a chegada de inúmeros comerciantes e a instalação de muitas casas exportadoras. Esse quadro se delinea como resultado da expansão da cotonicultura, pois

os algodoads se espalharam rapidamente por diferentes províncias, permitindo um segundo grande surto exportador de algodão pelo país, consolidando essa lavoura como uma atividade agrícola típica dessa região e de grande importância para o Rio Grande do Norte (MONTEIRO, 2002, p. 166).

O algodão também propiciou a instalação da infra-estrutura (ferrovias, rodovias e portos), para o escoamento da produção, e estimulou tanto o desenvolvimento das primeiras atividades industriais, principalmente as da indústria de bens de consumo, quanto o da estrutura urbana no Estado, com o nascimento de muitas cidades, uma vez que a comercialização e o beneficiamento dessa cultura, através da usina, se davam nos núcleos urbanos.

No que se refere especificamente à comercialização, um núcleo urbano em especial teve destaque nesse período: o município de Macaíba, que, fazendo a ligação entre o litoral e as regiões Agreste e Sertão do Estado, desenvolveu-se, tendo como base a comercialização da produção de açúcar dos vales úmidos do litoral e do algodão proveniente do interior, consolidando-se, na segunda metade do século XIX, como um dos principais entrepostos comerciais norte-rio-grandenses. Passaremos daqui por diante a ver como Macaíba desempenhou esse importante papel e quais os motivos que levaram à sua decadência no início do século XX.

DE COITÉ A MACAÍBA: SURGIMENTO E DECADÊNCIA DOS PORTOS DE JUNDIAÍ E GUARAPES

O Processo de Ocupação do Território em Macaíba

Enquanto unidade político-administrativa, Macaíba não existia no século XVII, embora se encontrem registros da ocupação de seu território a partir do estabelecimento, em 1603, de grupos populares, principalmente de mestiços, no sítio “Ferreiro Torto”, de propriedade do sr. Francisco Coelho, onde se realizavam os plantios de milho e mandioca, além da criação de gado. A partir de 1630, o sítio passa a beneficiar o açúcar que era produzido no engenho bangüê existente na propriedade (DANTAS, 1985).

O século XVII é marcado pela ocupação holandesa na Região Nordeste (1630 – 1654). Na Capitania do Rio Grande, o episódio é caracterizado pela tomada da Fortaleza dos Reis Magos, em dezembro de 1633 (ocasião em que o Forte passou a chamar-se “Castelo Ceulen” e a Cidade de Natal, “Nova Amsterdã”).

Do ponto de vista espacial, os holandeses conquistaram no Estado “uma estreita faixa litorânea – que ao norte chegava até o vale do rio Maxaranguape e a oeste até o atual município de Macaíba” (MONTEIRO, 2002, p. 59). Para além dessa área, não se tem registro de qualquer aventura batava.

Ainda assim, eles deixaram como marca um rastro de destruição, pois, como o único objetivo era usufruir das potencialidades da Capitania, Natal e as localidades dentro dos limites do território conquistado “não obtiveram os melhoramentos que marcaram a presença do Príncipe Maurício de Nassau em Recife/Olinda, ao contrário, foram destruídas pelos invasores [...]. Nada ficou da presença holandesa” (LIMA, 2006, p. 36). A mais significativa dessas marcas foram os impiedosos massacres empreendidos aos portugueses e à população nativa, no Engenho Cunhaú, em Canguaretama; e em Uruaçu, no município de São Gonçalo do Amarante.

Meneval Dantas registra que, em julho de 1645, os holandeses também marcaram sua presença nas terras onde hoje se situa Macaíba, mais precisamente no sítio “Ferreiro Torto”. Sobre esses acontecimentos, relata o autor que:

o genocídio praticado pelos holandeses – com os mesmos objetivos dos portugueses: saquear assassinando – contra o proprietário do Ferreiro Torto, Francisco Coelho, sua esposa, seus cinco filhos e mais quase cem pessoas ali refugiadas [...] é terror até então sem precedentes (DANTAS, 1985, p.20).

O que podemos observar a partir do relato acima é que, depois desse período, possivelmente se produziu uma lacuna acerca dos fatos e pessoas que contribuíram para a formação do município. Ainda assim, é possível se encontrarem registros da presença de outras figuras nessa área, sendo a mais emblemática a do padre Gaspar da Rocha, também no século XVII, e de José Álvares e José Coelho, fundadores de uma fazenda nas proximidades do rio Jundiá. À exceção destes, permanece

um vazio de quase duzentos anos, sem conhecimento da presença de qualquer outra pessoa que tenha contribuído para a história daquele que viria a ser um dos principais centros comerciais do Estado, no século XIX. Sobre esse fato, observa Dantas (1985, p. 41),

é estranho que esse núcleo, não obstante as condições privilegiadas que lhe estavam reservadas e duraram tanto tempo só viesse a fluir como sítio, povoação ou porto de Coité, duzentos anos depois desses eventos, quando apareceu o primeiro livro de batismo da Freguesia, em 1843, autenticado por quem foi o vigário da mesma até 1871, o padre Antônio Xavier Garcia de Almeida, em São Gonçalo, visto que o território de Macaíba, na época, integrava esse município.

Por volta da segunda metade do século XIX, novos elementos e acontecimentos concorreram para a formação da Vila, do Município e posteriormente da Cidade. O crescimento de Coité como centro comercial, na segunda metade do século XIX, foi resultante do segundo surto agroexportador do algodão no Estado. É dentro desse momento econômico que se dá o desenvolvimento de Coité.

Fabício Pedrosa e o Entreposto Comercial no Século XIX

A literatura relacionada à formação de Macaíba relata que foi nos anos de 1850 que Coité surge como fazenda de plantação e criação, tendo como proprietário o senhor Francisco Pedro Bandeira. Conta a história que o nome *Coité* é atribuído ao Coronel Manoel Teixeira de Casado, devido à abundância dessa árvore de grande fruto não comestível, que servia para fazer vasilhas e era muito vista em toda a vila. Precisamente no ano de 1855, com grande influência na classe política do Estado, Fabrício Gomes Pedrosa mudou o nome de “Coité” para “Macaíba” (*Acrocomia intumescens*), uma palmeira com frutos pequenos, “buchuda” no meio, apreciada por muitos, inclusive por ele.

Será o próprio Fabrício Pedrosa a pessoa que irá influenciar decisivamente o futuro de Coité e, conseqüentemente, o de Macaíba, fazendo a conexão do interior com os mercados do litoral, através de sua Casa Comercial. Medeiros (1973, p.93-94) descreve que:

Fabrício Gomes Pedroza, paraibano de Areia e senhor do Engenho Jundiá, próximo ao Coité, casara-se em segundas núpcias com a filha de Francisco Pedro Bandeira e, percebendo que as terras do sogro, próximo à margem esquerda do rio Jundiá, afluente do Potengi, serviam de ancoradouro às embarcações que transportavam mercadorias para Natal, vindas dos Vales do Norte (Ceará-Mirim e São Gonçalo), do sul (Vales do Capió, Canguaretama e Goianinha) e do Centro (Seridó), construiu vários armazéns³.

Os problemas de natureza física na barra do estuário do Potengi/Jundiá impediam a entrada de navios de grande calado no porto de Natal e, como Coité estava situada no meio do caminho, entre o litoral e as regiões Agreste e Sertão, quase toda a produção agrícola (principalmente algodão e açúcar) do 'hinterland' potiguar convergia para ela (FUNDAÇÃO JOSÉ AUGUSTO, 1983).

À medida que Fabrício Pedrosa foi percebendo as vantagens comerciais da localidade, tratou de instalar a primeira casa comercial da povoação, onde passou a armazenar sua própria produção. Logo em seguida, ele começou a expandir seus negócios comprando a produção de outros, passando, assim, a comandar a comercialização e a distribuição dos produtos vindos do interior do Estado ou ainda de fora do país.

O rápido dinamismo alcançado pelos seus negócios fez Fabrício instalar uma casa comercial de tecidos e de secos e molhados, desta vez, no andar térreo do imóvel de dois andares que edificou para residir, o que

[trouxe para] esse centro de atividades comerciais a afluência de muitos interessados na agropecuária, no comércio e em outras profissões que, não só de Natal e do interior próximo, mais ainda da Paraíba e Pernambuco, viam para ai também boas oportunidades de negócios e prosperidade na nascente povoação (DANTAS, 1985, p.26).

A Vila prosperou e este fato concorreu para o enriquecimento e prosperidade da então Macaíba, a originária denominação *Coité* ficou no passado, com o surgimento quase imediato de suas oito principais ruas (“Teodomiro Garcia”, “Augusto Severo”, “Nossa Senhora da Conceição”, “Francisco da Cruz”, “Pedro Velho”, “Maurício Freire”, “Prudente Alecrim” e “Dona Emília”).

³ Apesar de, na citação, constar a cidade de Areia na Paraíba como o local de nascimento e residência de Fabrício Pedrosa, outros historiadores afirmam ser Nazaré da Mata, em Pernambuco, a verdadeira origem do comerciante.

Era na “Rua do Comércio” que se localizavam as principais casas de comércio da cidade, as quais, além de venderem produtos de todas as partes do Estado, asseguravam o abastecimento de Natal e outras localidades, além de viabilizarem a exportação dos principais produtos da economia para outros mercados fora do Brasil.

E tem mais: devido à posição geográfica de Macaíba, grandes proprietários de cana-de-açúcar, algodão, cereais e frutos passaram a utilizá-la como entreposto para a comercialização dos seus produtos, tornando-a assim um dos principais núcleos de articulação econômica do Estado, até com mais expressividade que a capital, Natal.

As dificuldades para o desenvolvimento do comércio em Natal, decorrentes do seu isolamento físico, fizeram com que muitos comerciantes organizassem feiras pelo interior, destinadas à venda de seus produtos. Com Macaíba não foi diferente.

O intenso fluxo de comerciantes gerado pela circulação de mercadorias na povoação fez surgir uma grande praça comercial em Macaíba, o que levou ao estabelecimento da sua feira, embora não se encontre registro de qual a data específica de sua criação, o que pode ser confirmado em Dantas (1985, p. 59), quando ressalta que “não existe nenhum apontamento oficial conhecido da fundação da feira, mas, que desde o seu princípio sabe-se que ela sempre funcionou aos sábados”.

Devido à grande movimentação comercial de Macaíba nesse período, passou assim a ser intensa a afluência de vendedores e compradores para a povoação, com o objetivo de comercializar frutas, verduras, legumes, cereais, aves, ovos, caranguejos e artefatos de barro, “abastecendo as povoações circunvizinhas, inclusive da capital” (RODRIGUES, 2003, p. 46).

À medida que Macaíba se firmava como importante praça comercial, a sua feira ia se tornando uma das mais famosas da região. Sobre a sua pujança econômica nesse período, observa Melquiades (1976, p. 65-66): “a feira virou mercado persa, fórum romano ou templo judaico. Agricultores e comerciantes multiplicaram seus haveres; aumentaram-se os lucros a cento por um e passaram a gastar a mãos largas”.

Com relação a Macaíba, um ponto merece ser registrado: a grande afluência de pessoas para lá resultou em prejuízo para o comércio interno de Natal, à medida que “os gêneros alimentícios iam diretamente para a praça de Macaíba, muito melhor localizada e com uma infra-estrutura de armazenagem razoável” (RODRIGUES, 2003, p. 46).

Macaíba apresentava realmente um diferencial, no contexto da Província, quanto à sua situação geográfica: localizava-se às margens do rio Jundiá “de onde se tinha acesso ao rio Salgado⁴ e ao mesmo tempo ao sul, ao oeste e ao norte da província” (RODRIGUES, 2003, p. 86).

Retomando o evento da feira, ressaltamos que, nesse mesmo período, além da de Macaíba, outras se destacavam na região, como a de Utinga (localizada no município de São Gonçalo do Amarante). Assim como aquela, é provável que esta também tenha tido o seu desenvolvimento estimulado por Fabrício Pedrosa (SILVA, 2002), sendo três os motivos pelos quais prosperou: o menor preço dos produtos, pois as mercadorias percorriam distâncias menores desde os centros produtores até à localidade; a facilidade de os feirantes obterem pastagens e maior segurança para os animais; e a alimentação oferecida pelos moradores aos feirantes a preços menores (RODRIGUES, 2003; SILVA, 2002).

Como na maioria das vezes os produtos já tinham passado por Macaíba ou por Utinga e chegavam à capital com maior preço, era muito comum a vinda de pessoas de lá para comprar diretamente nas duas feiras, gerando um descontentamento nos comerciantes de Natal, já que os produtos que vinham do interior passavam obrigatoriamente pelas duas localidades antes de irem para a capital.

Esta situação fez com que o Presidente da Província, Figueiredo Júnior, no seu Relatório de 06 de abril de 1861, chegasse a cogitar a extinção das duas feiras, pois

para lá concorrem indivíduos que compram gêneros por um preço módico para virem vendê-los ao mercado com excessivo lucro. Para acabar com esta espécie de monopólio dos chamados atravessadores, ao qual se atribui a carestia sempre crescente dos gêneros alimentícios, tem-se indicado como necessária a extinção das feiras, principalmente as que ficam a mais curta distância da cidade, como as de Utinga e Macahiba (*sic*) (apud RODRIGUES, 2003, p. 47).

⁴ A referência ao rio Salgado, na citação, diz respeito aos rios Potengi e Jundiá, que foram intensamente utilizados nas trocas comerciais entre o litoral e o interior, nos séculos XVIII e XIX.

Diferentemente da feira de Macaíba, que continuou a existir, tornando-se, inclusive, a maior feira da Província, a de Utinga não obteve o mesmo sucesso. Citando relatos do jornalista Eloy de Souza, Rodrigues (2003) observa que essa feira teve seu fim decretado depois de um desentendimento entre o religioso Frei Serafim de Catânia e pessoas importantes da localidade. Segundo o relato, o frade excomungara a gameleira que servia de abrigo para os feirantes, os quais, por serem muito religiosos e supersticiosos, a partir de então, passaram a evitar ficar embaixo da referida árvore.

As possibilidades de consolidação da influência de sua casa comercial pelos vales do litoral oriental, fazendo escoar toda a produção do interior do Estado, fizeram com que Fabrício Pedrosa transferisse seus negócios de Macaíba para a localidade de Guarapes, onde, por volta de 1858, se estabelece com suas casas comerciais, passando a dominar o comércio da redondeza e do sertão até 1872.

Fabrício soube como ninguém utilizar as potencialidades do local para fazer convergir os investimentos da administração provincial. Guarapes reunia as características essenciais para o estabelecimento dos seus negócios, pois se localizava exatamente no final do cordão dunar que circunda Natal, sendo o ponto com livre acesso mais próximo da capital da Província (RODRIGUES, 2003). Os investimentos feitos em Guarapes transformaram-na, assim, no principal ponto comercial da região. Sobre a estrutura montada pelo comerciante, observa-se que

o ancoradouro do seu porto era quase tão extenso e profundo quanto o do porto de Natal, chegando a dar calado a embarcações de até 500 toneladas, sem falar que se posicionava além das dunas que circundavam a capital. O comerciante investiu em uma estrutura sólida para drenar o escoamento das zonas circunvizinhas, construindo armazéns na parte baixa, próximo ao ancoradouro, além de escritórios, almoxarifados, capela, escola e sua casa na parte alta (RODRIGUES, 2003, p. 28-29).

Como havia carreado para Guarapes todos os seus investimentos e tendo consolidado a posição de entreposto comercial em Macaíba, fator primordial para o surgimento da sua feira, como já vimos, Fabrício estabelece-se definitivamente na localidade e uma das primeiras iniciativas da Província foi a autorização do funcionamento de uma feira na localidade (cf. Figura 1).

Sobre a criação da referida, destaca o Relatório do Presidente Provincial, Nunes Gonçalves, de 14 de fevereiro de 1859, à Assembléia Provincial:

O presente cidadão Major Fabrício Gomes Pedrosa [...] ofereceu-se á Presidência para ser o fundador de uma feira naquelle lugar, transferindo para ali seus crescidos fundos commerciaes e os de alguns de seus amigos, que generosamente o acompanhão, e dado logo maior impulso á edificação e outros melhoramentos materiaes. Esta idéa, sendo por mim aceita e vivamente applaudida, foi promptamente posta em execução, e comparecendo pessoalmente para assistir á primeira feira, que teve lugar no dia 06 do corrente, observei com plena satisfação um incalculável concurso do povo que affluio para solemnizar aquelle acto de inauguração (sic) (RODRIGUES, 2003, p. 53).

Com a morte de Fabrício Pedrosa, em 1872, termina o período de grande expressividade comercial de Guarapes e, assim, Macaíba volta “à posição de cabeça do comércio do rio, permanecendo Natal ainda isolada pelas dunas” (RODRIGUES, 2003, p. 86).

No que concerne à capital da Província, Clementino (1995, p.109) observa que “a pouca importância de Natal não advinha apenas das dificuldades técnicas do porto. Cercada por dunas, com acesso precário, a capital padecia de um relativo isolamento físico [tendo] em alguns momentos, sua condição de entreposto comercial eclipsada por Macaíba”. Gomes (1997), por seu turno, observa que Natal não passava de um centro administrativo, enquanto a cidade de Macaíba era, na realidade, o entreposto comercial, favorecido através de ligações fluviais com o mar.

Assim, por estar localizada na porta de entrada do agreste e do sertão e por ser o ponto de convergência de toda a produção escoada do interior do Estado para exportação, Macaíba consolidou-se como o principal entreposto comercial do Rio Grande do Norte, na segunda metade do século XIX (FUNDAÇÃO JOSÉ AUGUSTO, 1983). Essa condição “atraiu vários outros comerciantes de Pernambuco e da Paraíba a se estabelecerem no povoado” (FUNDAÇÃO JOSÉ AUGUSTO, 1983, p. 17), provocando a expansão da povoação e iniciando a trajetória de tradição da futura cidade na atividade comercial.

Foi através da Lei Provincial nº 801, de 27 de outubro de 1877, que Macaíba tornou-se município, sendo desmembrado de São Gonçalo. Seu distrito foi criado pela Lei nº 815, de dezembro do mesmo ano. Posteriormente, sua sede passou à categoria de cidade, pela Lei 1010, de 5 de janeiro de 1889.



Fonte: Geovany Dantas, 2006.

Figura 1: Ruínas da residência de Fabrício Pedrosa às margens da BR-226 em Guarapes.

Como forma de quebrar o isolamento da capital, procedeu-se à construção, em Macaíba, de uma ponte sobre o rio Jundiáí, por cuja obra ficaram responsáveis o Coronel Estevão José Barbosa de Moura e o Major Fabrício Gomes Pedrosa, sendo que cada um construiria metade da ponte (RODRIGUES, 2003). Ainda assim, isto não solucionou os problemas de abastecimento na capital, pois, por Macaíba ser um dos principais pontos de convergência das estradas do interior do Estado, o seu comércio teve sua importância ampliada, isto sem falar na sua feira, que se consolidava, cada vez mais, como a mais importante da região.

A Decadência do Entreposto de Macaíba

Todavia, já no final do século XIX, alguns fatores vieram concorrer para que Macaíba fosse perdendo sua expressão como entreposto comercial. Como já vimos, logo após o final das atividades da “Casa de Guarapes”, essa povoação retomara a condição de principal centro comercial da região. No

entanto, os mesmos fatores que haviam levado Guarapes à decadência também já se refletiam em Macaíba e em outros importantes centros comerciais próximos.

O primeiro desses fatores foi o final da Guerra da Secessão nos Estados Unidos, o que permitiu a este país “retornar à sua posição de grande produtor e fornecedor mundial de algodão, desalojando a cotonicultura brasileira, e com ela a norte-riograndense” (MONTEIRO, 2002, p. 191), provocando a queda nos preços do produto no mercado e o fechamento de inúmeras casas exportadoras.

O segundo fator disse respeito à produção do açúcar, que, mesmo sendo beneficiado com a crise do algodão, logo apresentou uma queda acentuada, devido à concorrência com o açúcar produzido em Cuba e devido ao açúcar de beterraba produzido na Europa e nos Estados Unidos (MONTEIRO, 2002).

Por fim, podemos destacar que a modificação provocada nos fluxos comerciais entre o litoral e o interior, com a formação da infra-estrutura de transporte, também contribuiu para a decadência de Guarapes e de Macaíba, inicialmente com a construção das estradas de ferro; depois com as melhorias técnicas do porto de Natal; e finalmente com a construção das primeiras rodovias.

A introdução das estradas de ferro, por exemplo, na visão de Clementino (1995, p. 111), “forçou o redirecionamento dos transportes locais/regionais e desbaratou o método antiquado de fazer comércio”.

Nesse processo, tivemos a construção da estrada de ferro *Great Western*, ligando Natal a Nova Cruz (1883), o que permitiu a drenagem da produção canavieira do sul diretamente para o porto de Natal, sem a necessidade de outros entrepostos (RODRIGUES, 2003). Assim, a construção dessa linha férrea contribuiu para “quebrar o peso do isolamento da capital em relação ao interior” (CLEMENTINO, 1995, p. 102) e conseqüentemente para a decadência de Macaíba como principal entreposto comercial do Estado.

Além da *Great Western*, a construção da Estrada de Ferro Central (1906), ligando Natal até à região central do Estado, através do Vale do Ceará-Mirim, drenou parte da produção do norte e do centro da Província. Assim, vários objetivos seriam atingidos: realizava-se enfim o desejo de integrar produtivamente a capital às áreas produtoras do interior do Estado; e atendia-se aos interesses dos comerciantes da capital, pois seria possível escoar para Natal toda a produção de algodão do centro do Estado, sem a necessidade de se passar por Macaíba.

Em 1916, o trajeto da Ferrovia Central seria modificado com a construção da ponte metálica em Igapó – construída pela *The Cleveland Bridge and Engeering Company* –, provocando o fechamento definitivo dos fluxos comerciais pelo rio Jundiá. Com isso, “Macaíba perderá sua importância e o porto de Guarapes morrerá definitivamente para o comércio” (RODRIGUES, 2003, p. 133).

Ainda no final do século XIX (1893), inicia-se uma série de melhorias no porto da capital, através da Comissão de Obras do Porto (LIMA, 2006). Tais melhorias foram possibilitadas devido a uma maior utilização dos navios a vapor, que substituíram as embarcações a vela, as únicas que tinham condições de subir o rio e chegar até os portos de Guarapes e de Macaíba. Como o porto de Natal era o único com capacidade de receber aquele tipo de navio, esses dois centros perderam sua expressão comercial (RODRIGUES, 2003, p. 133).

Finalizando, a construção das rodovias também veio contribuir para a interligação das várias regiões do Estado. A primeira delas foi a estrada de automóveis ligando o litoral à região Seridó, que “foi iniciada em 1915, por ocasião da seca ocorrida nesse ano, pelo contratante José Brandão Cavalcante” (CLEMENTINO, 1995, p. 108). A estrada tinha início em Macaíba e seguia os antigos caminhos formados pelas tropas de boiadas (FIGURA 2), tendo, logo depois, em 1920, o seu percurso estendido até Natal. A seguir, deu-se a ligação entre Natal-Mossoró⁵ (CLEMENTINO, 1995).

O início do século XX será, então, o momento da decadência do porto de Macaíba, encerrando sua fase áurea como entreposto comercial. Mesmo assim, como a cidade já tinha consolidado a posição

⁵ Estas duas rodovias formam o que hoje conhecemos por BR-226, ligando Natal à região Seridó, passando por Macaíba, Bom Jesus, Serra Caiada, Tangará, Santa Cruz até Currais Novos; e, a BR-304, ligando Natal a Mossoró, passando por Macaíba, Santa Maria, Riachuelo, Caiçara do Rio dos Ventos, Lages, Angicos e Açu.

de centro comercial no Estado, embora sem a mesma importância de antes, sua feira continuou a se destacar regionalmente pela dimensão e quantidade de pessoas que a freqüentavam.



Fonte: Geovany Dantas, 2006.

Figura 2: Antiga estrada de ligação de Macaíba à região Seridó

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O surgimento de Macaíba como núcleo urbano deu-se devido à grande importância comercial que a localidade passou a ter a partir da segunda metade do século XIX, a ponto de torná-la um dos principais entrepostos comerciais do Rio Grande do Norte. Isto possibilitou a vinda de uma grande leva de comerciantes de outras localidades, resultando no surgimento não só de muitas casas comerciais, mas também de uma feira, que, devido a essa mesma movimentação, logo alcançou grande destaque regional.

Mesmo com a decadência do porto do rio Jundiá e do porto dos Guarapes, por volta do final do início do século XX, a cidade manteve sua função comercial e ainda compõe o cenário urbano local. Quanto à sua feira, esta permaneceu, durante muitos anos, como o principal mercado periódico regional do Estado.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Manuel Corrêa de. **O processo de ocupação do espaço regional do Nordeste**. Recife: Sudene, 1979. (Estudos Regionais).

_____. **A terra e o homem no Nordeste**: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

ARAÚJO, Douglas. **Surgimento e decadência das oficinas de carne seca do RN**. Natal: EDUFRN, [1991?]. (Coleção Humanas Letras).

BEAUJEU-GUARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. 2. ed. Tradução Raquel Soeiro de Brito. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.

- CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Economia e urbanização**: o Rio Grande do Norte nos anos 70. Natal: UFRN/CCHLA, 1995.
- CLEPS, Geisa Gumiero. O Comércio e a cidade: novas territorialidades urbanas. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia/MG. v. 16, n. 30, p. 117-132, jun./2004.
- DANTAS, Meneval. **Macaíba**: imagens, sonhos e reminiscências. Natal: Fundação José Augusto, 1985.
- FUNDAÇÃO JOSÉ AUGUSTO. Centro de Pesquisas Juvenal Lamartine. **Macaíba**. Natal: Gráfica Manimbu, 1983.
- GOMES, Rita de Cássia da Conceição. **Fragmentação e gestão do território no Rio Grande do Norte**. 1997. 230 f. Tese (Doutorado em Organização do Espaço) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1997.
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução Sérgio Martins; Revisão técnica Margarida Maria de Andrade. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.
- LIMA, Pedro de. **Luís da Câmara Cascudo e a questão urbana em Natal**. Natal: EDUFRN, 2006.
- MARX, Karl. **Introdução à crítica da economia política**. São Paulo: Abril, 1974. (Coleção Os Pensadores).
- MONTEIRO, Denise. **Introdução à história do Rio Grande do Norte**. Natal: UFRN, 2000.
- PINTAUDI, Silva Maria. Os Mercados Públicos: metamorfoses de um espaço na história urbana. **Cidades**, São Paulo, v. 3, n. 5, 2006, p. 81-100.
- PRADO JR., Caio. **História econômica do Brasil**. 38. ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Potengi**: fluxos do rio salgado no século XIX. Natal: Sebo Vermelho, 2003.
- SALGUEIRO, Teresa Barata. **Do comércio à distribuição**: roteiro de uma mudança. Lisboa: Celta, 1996.
- SANTOS, Paulo Pereira dos. **Evolução econômica do Rio Grande do Norte**: século XVI ao XX. Natal: Clima, 1994.
- WEBER, Max. Conceito e categorias de cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. p. 73-96.