

O RIO E A CIDADE: MACAÍBA NOS ANOS DE 1860¹

Genilson de Azevedo Farias²

No presente trabalho procuramos problematizar alguns aspectos do crescimento urbanístico na cidade de Macaíba, sobretudo as relações entre o homem e a natureza, atrelados ao segundo surto de exportação de algodão do Nordeste na década de 1860. Dessa forma, tal como David Harvey (HARVEY, 2006, p. 187), procuramos perceber como as relações entre o tempo e o espaço produziram vínculos com processos políticos e econômicos.

Já há algum tempo que se estende no âmbito acadêmico do País, uma discussão sobre qual seria o produto agrícola que mais se destacou no período provincial. Tanto o açúcar quanto o algodão, consistiam em duas vertentes de riqueza e progresso (ANDRADE, 1986: 71), assim como a pecuária, o sal, a carnaúba e diversos produtos que também tiveram sua notoriedade.

Entretanto 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 açúcar (SOUZA, 1975: 25), daí a importância de se estudar a evolução das regiões brasileiras. “Citamos 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” (TAKEYA, 1994: 9).

Entre os anos de 1860 e 1865, ocorreram conflitos nas ex-colônias inglesas deflagrando a Guerra de Secessão. Com este conflito, o abastecimento de algodão norte-americano para a indústria têxtil europeia foi cortado. Isso foi determinante para que ocorressem grandes modificações no Nordeste (MENEZES, 1970: 76).

Nesse momento, o algodão conseguiu superar o açúcar (ANDRADE, 1986: 126), que era considerada, até então, como cultura imperial. 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 (AUGUSTO, 1954: 28). Além

¹ Este artigo é resultado de uma pesquisa monográfica orientada pela Professora Doutora Fátima Martins Lopes do Departamento de História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN).

² Bacharel e Licenciando em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN).

disso, o algodão associou-se perfeitamente a criação de gado, pelo fato de sua rama e sementes servirem de alimento para o rebanho (TAKEYA, 1985).

Um dos benefícios trazidos pela cultura algodoeira foi o desenvolvimento da vida urbana, uma vez que foi nas pequenas cidades, vilas e povoações onde se estabeleciam as relações de troca entre os comerciantes de grande giro e os pequenos agricultores. Aqueles passaram a comprar a matéria-prima a este segundo grupo e só após o beneficiamento é que vendia aos exportadores (TAKEYA, 1985: 26).

Macaíba nesse momento cumpriu o papel de intermediadora dentro do sistema algodoeiro. Alcançando um desenvolvimento comercial considerável, atraiu muitos comerciantes que trabalhavam com negócios de exportação e importação de produtos. Dentre eles, Fabrício Gomes Pedrosa paraibano de Brejo de Areia.

Para este núcleo populacional convergia em lombo de mulas, a maior parte do algodão produzido no Seridó. Segundo Dantas:

Dava gosto ver comboios de dezenas de mulos, cavalos e até jumentos chegando [em Macaíba], 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 produtos (DANTAS, 1985: 57). (Grifo Nosso).

Por estar localizada no centro natural do sistema hidrográfico da bacia do rio Potengi³, 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 Jundiaí, foi esta a via de comunicação mais utilizada no período em que o Rio Grande do Norte se atrelou às correntes do mercado internacional.

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 econômico desta Capitânia (PRADO JÚNIOR, 1998; 7), podemos visualizar que tal esquema se adequa perfeitamente para o caso da cidade de Macaíba na década de 1860.

³ O rio Potengi tem suas nascentes na Serra de Santana percorrendo os municípios de Cerro Corá, São Tomé, São Paulo do Potengi, São Pedro, Ielmo Marinho, Macaíba, São Gonçalo do Amarante, por fim, desaguando em Natal.

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 Macaíba “nó”⁴ (LYNCH, 1997: 52, 80-81, 84-85) que convergia e repassava maior parte da produção agrícola provincial. Em seguida, toda a produção interceptada por Macaíba seguia via fluvial para o porto da capital de onde, por sua vez, o algodão era destinado para a Praça comercial do Recife de onde a produção direcionava-se para as indústrias inglesas de tecidos.

Assim, no núcleo comercial de Macaíba, era vendido boa parte do algodão produzido no Seridó, que se destinava para o mercado europeu.

Fernand Braudel, narrando o Mediterrâneo na época de Felipe II, apresenta-nos barcos, homens, rotas e a cada paisagem composta vai produzindo seu livro. A partir do mar Mediterrâneo, centro que convergia povos, mercadorias e capital, escreve uma história dos espaços pensando suas diferentes configurações, principalmente, os aspectos culturais, políticos e econômicos (BRAUDEL, 1988).

No livro “Memórias” de Eloy de Souza as referências ao tráfego fluvial de embarcações pelo rio Jundiaí é bastante recorrente. Tal como Braudel que tratou do mar Mediterrâneo, Eloy menciona várias vezes o rio Jundiaí, importante via de comunicação que ligou Natal a Macaíba aglutinando produtos, pessoas, lucros e perdas e que deixou suas marcas no espaço.

Da mesma forma que as relações econômicas estabelecidas em torno das atividades portuárias do mar Mediterrâneo haviam trazido desenvolvimento para as três comunidades culturais que Braudel cita em seu livro: Roma, O Islã e Constantinopla (BRAUDEL, 1988, p. 106-107), o comércio através do rio Jundiaí teria trazido mudanças para Macaíba e também para a província do Rio Grande do Norte segundo Eloy de Souza.

Ele enfatiza ainda, o trabalho dos estivadores do porto, que eram incubidos de pesar, carregar, arrumar e despachar as cargas nas embarcações (SOUZA, 1975: 24). Nos horários de intenso movimento dos botes, a rua do porto ficava entulhada de fardos

⁴ Segundo Kevin Lynch, os pontos nodais configuram-se como núcleos estratégicos dentro do espaço da cidade onde se concentra algum tipo de atividade específica. Também são focos intensivos para os quais ou partir dos quais o homem se locomove estabelecendo-o como referência. Eles podem ser locais de intersecção do transporte, um cruzamento de vias, ou uma concentração que adquiriu importância por condensar algum uso ou característica física.

de açúcar e de algodão, competindo espaço com passageiros que precisavam se deslocar para a capital.

Nas Províncias brasileiras, as suas respectivas capitais funcionavam como o centro de movimento e comunicação, onde se estabeleciam vários intercâmbios, principalmente econômicos. Natal, enquanto capital da Província do Rio Grande do Norte, no entanto, não detinha de condições necessárias, sobretudo geográficas, para promover o escoamento da produção provincial. O presidente Antônio Nunes Gonçalves informava:

Cercada pelo lado Leste e do Sul por uma cordilheira de morros de área de difícil acesso, que se prolongão na extensão de muitas léguas 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 quão 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 província do Ceará, de Macaó e outoros nesta província. 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 Pernambuco 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 provincia⁵.

O porto de Natal, onde se centralizava a Alfândega da Província desde 1820, também apresentava problemas que comprometia sua navegabilidade. Situado a pouca distância da foz do rio Potengi, 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 à Natal. Neste momento, Pernambuco comprava os produtos produzidos pela Província do Rio Grande do Norte destinados à exportação, e vendia-lhes para outras Províncias e para o exterior através do comércio de cabotagem (TAKEYA, 1985: 85). O comércio de cabotagem se

⁵ FALAS e Relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 14/02/1859.

fazia através de Companhias de Navegação⁶, principalmente estrangeiras, que estabeleciam o comércio de importação e exportação direto com a Europa e os Estados Unidos da América.

Essa circunstância, fez com que muitos comerciantes organizassem feiras⁷ pelo interior onde poderiam vender seus produtos. As feiras promoveram o crescimento de vários povoados e vilas durante muito tempo. A feira de Macaíba fundada oficialmente por Fabrício Gomes Pedrosa 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 afastados” (LIMA, 1941: 191-192).

As feiras constituíam-se nesse momento, um elemento de suma importância na constituição da imagem de uma cidade (RODRIGUES, 2003: 59). E Macaíba, melhor localizada que Natal, despertava atenção pela facilidade de locomoção e diversidade de elementos, desde artigos de subsistência e de primeira necessidade a artigos de luxo importados da Europa como sedas chinesas, botas russas, e selas inglesas. Consistindo num ambiente destinado ao livre comércio, a feira atraiu o povo que ia de diferentes regiões para suprir, seja na compra ou na venda, suas necessidades mais distintas de mercadorias. A influência da feira animou o comércio e a economia de Macaíba, como também mudou hábitos e costumes.

Anos mais tarde, Fabrício Gomes Pedrosa, já consolidava-se como próspero comerciante, exercendo 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 bem vista pelo referido comerciante (CASCUDO, 1980: 240), o que lhe fez mudar para Guarapes, pequeno povoado que margeava o rio Jundiá em sua parte mais profunda.

Situada em um ponto geográfico onde convergia várias facilidades de comunicação, Guarapes, ao lado de Macaíba, enfraqueceria cada vez mais o comércio de Natal, visto que todo o fluxo comercial, destinava-se aos portos dessas localidades. Segundo o Presidente da Província Silvino Carneiro da Cunha: “o commercio desta

⁶ 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.

⁷ 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.

capital(Natal), que tem ultimamente fugido para os portos de Guarapes e Macahiba, cada dia se reduz á mais simples expressão”⁸.

Em 1858, Fabrício Gomes Pedrosa estabeleceu uma empresa importadora-exportadora naquele lugar que distava apenas seis léguas de São José de Mipibú, aproximadamente uma légua a separava de São Gonçalo do Amarante e cerca de cinco léguas de Ceará-Mirim.

Sabendo da avidez do Governo provincial em ativar o desenvolvimento econômico da Província, Fabrício Gomes Pedrosa 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 referido Presidente:

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 afluíu para solenizar aquele ato de inauguração⁹.

Nascia assim, o empório de Guarapes, empresa exportadora-importadora que vendia para o mercado europeu, produtos como açúcar, couros, peles, sal e algodão. Importando da Europa produtos manufaturados e artigos de luxo. A partir desse momento a Província do Rio Grande do Norte passou a fazer o intercâmbio comercial direto com a Europa dispensando o entreposto da Praça do Recife, fato este que favorecia a ampliação das margens de lucro (MELLO, 2000: 220).

Por essa época, paquetes e embarcações a vapor, sobretudo inglesas que substituíram definitivamente a navegação à vela, faziam escalas no porto da capital subiam nas cheias do rio Potengi em direção ao porto de Guarapes¹⁰. Nas vazantes do

⁸ 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.

⁹ FALAS e Relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 14/02/1859, p. 783.

¹⁰ A maioria destas embarcações fazia parte das Companhias de Navegação a vapor que, como vimos anteriormente, fazia a navegação ao longo da costa brasileira.

supracitado rio, os comerciantes aproveitavam para o estabelecimento das relações comerciais e no momento do refluxo da maré os navios partiam para a Europa.

Assim, Guarapes figurava como a localidade que reunia todas as qualidades para receber os investimentos do Governo provincial, cujo então presidente Nunes Gonçalves, contribuiu para estimular os negócios da empresa, principalmente através de obras que buscavam superar os limites que a natureza impunha ao homem (ANDRADE, 1986: 10) e que entravava o deslocamento e o escoamento da produção agrícola do Rio Grande do Norte.

Na ânsia de promover o lucro provincial que se esvaia para as outras Províncias vizinhas, o Governo provincial financiou a implementação de uma nova estrada ligando São José de Mipibú a Guarapes, reduzindo à metade, a distancia entre esses dois pontos¹¹.

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 Jundiáí, encurtando 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 provincial¹².

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 estabeleceu 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. De uma forma geral, podemos deduzir que esse pacto, possibilitou a ampliação das relações de comércio e de novos mercados para este 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 Moura (CASCUDO, 1980: 240).

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

¹¹ FALAS e Relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 14/02/1859, p. 784.

¹² FALAS e Relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 04/10/1859, p. 843.

povoado que vai em progressivo aumento”¹³, 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 de Macaíba, a construção de uma ponte no local logo se reverteria em benefícios para seus armazéns” (RODRIGUES, 2003: 58).

No ano de 1859¹⁴, 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 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 a importância da cidade como centro comercial (RODRIGUES, 2003: 61).

Dessa forma, falar em Macaíba no recorte temporal do nosso trabalho, remete-nos também, falar da Casa importadora-exportadora de Guarapes. Embora estivessem geograficamente distantes uma da outra, 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.

Podemos dizer que a Casa de Guarapes deu a Macaíba status de cidade, proeminência esta que seria a capacidade de organizar e dar dinamicidade ao território, exercendo uma função regional que englobava todas as outras cidades circunvizinhas (BARROS, 2007: 103). 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.

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

¹⁴ FALAS e relatórios do Presidente da Província do Rio Grande do Norte Antônio Nunes Gonçalves à Assembléia provincial de 04/10/1859. p. 842.

Macaíba, enquanto entreposto comercial, passou por uma série de mudanças no seu traçado urbano que foi reflexo da atividade algodoeira sobre aquele espaço, o qual foi reorganizado pela ação do homem para atender suas necessidades (ANDRADE, 1995: 9-10). Nesse momento, a organização do espaço urbano regeu-se sob o comando dos comerciantes que organizaram a malha urbana da cidade de acordo com os seus interesses.

O centro de Macaíba, ou seja, a rua do comércio, era o lugar onde erguiam-se os armazéns, próximos ao porto fluvial e ao mercado. Esses depósitos eram bastante utilizados para proteger e acondicionar as mercadorias.

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 dominante (FELIPE, 1988: 31). A partir daí, já existia também uma preocupação com a estética urbana, entrando em vigor um “código de postura”¹⁵.

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 Macaíba (DANTAS, 1985: 61). 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 positivamente a imagem dessas ruas (LIMA, 1941: 191).

Conforme afirmou Kevin Lynch, a concentração de um hábito ou atividade especial numa rua dava a esta uma significação importantíssima aos olhos dos observadores (LYNCH, 1997: 56), e no caso de Macaíba, a rua do centro, desde aquele período, nunca deixou de ser associada ao comércio.

Outro reflexo da abundância econômica foi a densidade de construções erguidas em Macaíba no momento do apogeu da exportação de algodão para o mercado inglês.

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 proprietário (MATTOSO, 1997) 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. Em Macaíba, os sobrados seguiam o padrão

¹⁵ 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.

estilístico de arquitetura em voga no Brasil oitocentista, o estilo neoclássico¹⁶. No entanto, a arquitetura neoclássica que foi produzida na Província do Rio Grande do Norte, foi bastante singela no tocante a sua expressão, sendo também eclética, encontrando elementos arquitetônicos de outros estilos (LIMA, 2002: 72).

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, os comerciantes configuravam a elite econômica, social e também política da cidade, os quais tomavam as principais decisões que regeriam seu cotidiano bem como sobre todo o resto da comunidade. Sociedade tipicamente católica, esse grupo de pessoas sentia a necessidade de um espaço onde pudessem exercer o culto religioso. Para a obtenção desse objetivo, a construção da Igreja teve papel fundamental enquanto importante espaço de sociabilidade.

Assim, em 1858, Fabrício Gomes Pedrosa, 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 bento e inaugurado em 8 de dezembro de 1869 (DANTAS, 1985: 49), 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 outras pessoas responsáveis” (LIMA, 1941: 194). Em 1883 foi elevada a categoria de Matriz para onde foi transferida a sede da paróquia desvinculando-se de São Gonçalo (LIMA, 1941: 195).

Fazia parte da cultura funerária do século XIX, a escolha adequada do lugar da sepultura, nesse momento, 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” (REIS, 1997: 124). Entretanto, depois da emancipação política do País, as idéias higienísticas européias, foram apreendidas pelos membros da elite brasileira. 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

¹⁶ 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.

pestilências, que atacavam a saúde dos vivos. Estes deviam se proteger transferindo os seus mortos para cemitérios fora do perímetro urbano.

Na Província do Rio Grande do Norte, na primeira metade do século XIX, não havia nenhum cemitério. Sendo o cadáver enterrado dentro das igrejas. Entretanto, “Nas epidemias as igrejas eram focos de maus cheiros, pela urgência e precariedade dos enterramentos” (CASCUDO, 1980: 245). 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 sanitárias 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.

Palavras como: **Desenvolvimento, Futuro, Crescimento, Esperança, Florescer e Progresso** são bastante 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 sonhada modernidade, se definia pela capacidade dos homens de intervir na realidade em seu benefício. Todavia, essa potencialidade só se consolidaria através da Instrução. “A Pedagogia da civilização” (NEVES, HUMBERTO, 1999: 227), esteve presente em todo o período imperial.

Na nossa Província, diversas localidades já possuíam, desde o século XVIII, escolas de ensino primário. Macaíba só teve a sua escola em 11 de novembro de 1865, tendo como professor titular o Padre Francisco de Paula Soares da Câmara (DANTAS, 1985: 41). 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.

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 cidade (LIMA, 1941: 190).

A partir do final da década de 1860, a importância desta cidade declinaria devido 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 e a cotonicultura norte-rio-grandense sentiu o impacto dessa retomada. Em 1872, quando ocorreu a desvalorização do algodão brasileiro vimos, o fechamento de várias casas exportadoras-importadoras, (AUGUSTO, 1954: 27), inclusive 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. Não foi conservado 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-Mangabeira (MEDEIROS, 1973: 95).

Embora totalmente desfigurados daquele período, aqueles espaços nos remetem a um momento de grande desenvolvimento e transformações para a Província do Rio Grande do Norte. E mesmo não mais existindo o objeto concreto cuja representação lembraria esse período áureo de crescimento em Macaíba, ao olharmos para o rio Jundiá, “sujo e sem dignidade” (FREYRE, 2004, 71), resultado do desprezo do homem poderoso da região, percebemos que no imaginário do povo ainda persiste a lembrança de como este rio foi importante e como esta importância é esquecida quando este mesmo rio se revolta contra população macaibense nos períodos das grandes chuvas.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

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.

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

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

BRAUDEL, Fernand. *O espaço e a história no Mediterrâneo*. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

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

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

FALAS e relatórios dos Presidentes da Província do Rio Grande do Norte: 1835 a 1859. Mossoró: Fundação Guimarães Duque: Fundação Vingt-un 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-un Rosado, 2001. (Coleção Mossoroense, série "G", nº 05).

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

FREYRE, Gilberto. *Nordeste*. Global, 2004.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 15. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2006.

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.

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. Queiróz. 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, 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.

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.

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

PRADO JÚNIOR, Caio. *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).

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

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.

