



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

91F = 10,0
DCA

CASA COMERCIAL DE GUARAPES (1859-1872)
(Ascensão e declínio)



JOSÉ EDSON DA SILVA

NATAL/RN

2001

2001 2

JOSÉ EDSON DA SILVA



**CASA COMERCIAL DE GUARAPES (1859-1872)
(Ascensão e declínio)**

**Monografia apresentada à disciplina
Pesquisa Histórica II, ministrada pela
Prof^ª. Denise Mattos Monteiro, do Curso
de História da Universidade Federal do
Rio Grande do Norte, sob a orientação do
Professor Raimundo Pereira Alencar
Arrais.**

NATAL/RN

2001

AGRADECIMENTOS

Meus sinceros agradecimentos a todos que de uma forma ou de outra, contribuíram para o êxito desse objetivo. Agradeço especialmente ao professor Raimundo Arrais, pela dedicada orientação.

À minha família, esposa e filhos, pela compreensão e auxílio prestados

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	5
1. O CAPITAL ESTRANGEIRO NO BRASIL DO SÉCULO XIX.....	7
1.1. A hegemonia do capital inglês na 2ª metade do século XIX	8
1.2. A incipiente indústria brasileira.....	9
1.3. O protecionismo imperial ao Sul.....	10
1.4. A decadência do Norte e a supremacia do Sul.....	13
2. A PROVÍNCIA DO RIO GRANDE DO NORTE EM MEADOS DO SÉCULO XIX.....	15
2.1. A economia do Rio Grande do Norte no período.....	15
2.2. Desenvolvimento comercial da província.....	19
2.3. Meios e vias de transporte.....	22
3. CASA COMERCIAL DE GUARAPES (1859-1872) – ASCENSÃO E DECLÍNIO.....	26
3.1. Macaíba: entreposto comercial:.....	26
3.2. O apoio do governo provincial.....	30
3.3. Guarapes: desenvolvimento e decadência.....	34
CONCLUSÃO.....	37
FONTES.....	38
BIBLIOGRAFIA.....	39
ANEXOS.....	41

INTRODUÇÃO

O presente trabalho pretende contribuir para a preservação da memória, da “Casa de Guarapes,” empreendimento comercial que nas primeiras décadas da segunda metade do século XIX, desempenhou significativo papel na economia da província do Rio Grande do Norte.

O corte cronológico aborda o período de 1859 a 1872, datas que correspondem, respectivamente, aos anos de fundação e encerramento dos negócios da casa, sob a direção de Fabrício Pedroza.

A inexistência, na historiografia norte-rio-grandense, de obras que tratem especificamente do tema abordado, constituiu-se em uma dificuldade para a consecução dos objetivos propostos na pesquisa. A historiografia clássica do Rio Grande do Norte, quando trata de nossa história econômica, apenas menciona superficialmente o empreendimento comercial “Casa de Guarapes”. Mesmo assim, nas poucas vezes em que o faz, atribui o sucesso de tal empresa ao “tino” comercial do cidadão Fabrício Pedroza. Não se pode negar as qualidades empreendedoras do magnífico empresário que ele foi. No entanto, no nosso entender, não se deve também atribuir unicamente à sua capacidade empresarial o sucesso alcançado por seus negócios, uma vez que, como veremos, o governo provincial muito fez para promover o desenvolvimento comercial da província, realizando diversos melhoramentos que beneficiaram a localidade de Guarapes e a empresa ali sediada.

Para melhor entendimento do amplo contexto no qual estava inserido nosso objeto de estudo, utilizamo-nos do recente trabalho de Denise Monteiro, *Introdução à História do Rio Grande do Norte*, que trata, entre outros assuntos, da situação econômica da província no período, analisando-a em relação a fatores internos e externos.

Apesar de durante a realização do trabalho ter ficado claro que a “Casa de Guarapes” possuía criteriosa escrituração, lamentavelmente não foi possível localizar tão importante material. Infelizmente, tudo leva a crer que os arquivos daquela empresa já não mais existem.

Por outro lado, a consulta de fontes primárias foi de vital importância para o esclarecimento de alguns pontos que até então, para nós, permaneciam obscuros. As fontes utilizadas foram as Falas e Relatórios de presidentes da província do Rio Grande do Norte,

no espaço de tempo que vai de 1859 a 1870. Esses documentos tratam pormenorizadamente das mais diversas situações da época, tornando possível a perfeita compreensão daqueles momentos vividos pela província.

O nosso estudo foi dividido em três partes. A primeira parte aborda a presença do capital estrangeiro no Brasil em meados do século XIX, destacando a hegemonia inglesa nas mais diversas atividades desenvolvidas no país. Essa parte do trabalho enfatiza também a perda da supremacia do Norte para o Sul, e destaca os fatores que ocasionaram essa mudança. A parte seguinte procura retratar o quadro econômico da província à época, mostrando o desenvolvimento alcançado por ela a partir da década de 1850. Na terceira e última parte, mostramos o surgimento da “Casa de Guarapes”, seu desenvolvimento, expansão e, finalmente, o seu declínio.

O estudo procurou identificar e analisar os fatores que possibilitaram à casa exportadora-importadora, fundada em Guarapes por Fabrício Gomes Pedroza, atingir um considerável desenvolvimento e singular expansão no comércio da época.

1. O CAPITAL ESTRANGEIRO NO BRASIL DO SÉCULO XIX

Para o Brasil, a primeira metade do século XIX, é uma fase preparatória para as mudanças vindouras, recebendo a corte portuguesa em 1808 e adquirindo a sua emancipação política e econômica em 1822, livrando-se definitivamente do domínio português.¹ O desenvolvimento do capitalismo europeu, sobretudo da Inglaterra e da França, repercutiu no Brasil sob a forma de significativas transformações em sua história política, econômica e social, principalmente a partir da segunda metade desse século.

O processo industrial inglês, ao avançar, necessitava cada vez mais de mercados que consumissem seus produtos industrializados e por outro lado, de países que fornecessem a matéria-prima necessária para a fabricação destes mesmos produtos.² Os países que participavam desse comércio desigual com a Inglaterra eram “beneficiados” com obras de infra-estrutura que permitiam aumentar seus volumes de negócios e receber maiores investimentos capitalistas.

Diante desse quadro, e buscando atrair investimentos estrangeiros para efetivar o desenvolvimento do país, uma vez que o capital interno era insuficiente para tanto, o governo imperial pôs em prática uma série de medidas econômicas que beneficiavam o capital inglês, dirigidas para a construção de ferrovias e melhoramentos de portos, implantação de telégrafos, instalação de indústrias e outros benefícios. 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”.³

Além disso, o Estado Imperial estabeleceu ainda a garantia de 7% de juros ao capital de fora investido na construção de ferrovias.

Essas medidas estimularam os investimentos estrangeiros, principalmente o inglês, provocando a expansão da economia do país e refletindo diretamente no desenvolvimento do nosso comércio internacional. A fim de incrementar esse comércio cada vez mais, também foram realizados grandes investimentos voltados para a criação de companhias de navegação, melhoramento de portos e desenvolvimento da incipiente

¹ PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*, p. 192.

² MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução à História do Rio Grande do Norte*, p.130.

³ MELO. Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças*, p. 60.

indústria brasileira. Dessa forma, durante grande parte do período imperial, o comércio exterior brasileiro esteve diretamente sob o controle de investidores ingleses.⁴

1.1. A hegemonia do capital inglês na 2ª metade do século XIX

Como o capital privado nacional era insuficiente para promover o desenvolvimento do país, o Estado colaborou com a realização de grandes empreendimentos estrangeiros no Brasil, principalmente com a construção de estradas de ferro, tão necessárias para o escoamento da produção brasileira. Mesmo pretendendo usufruir dos benefícios e lucros que um país em pleno desenvolvimento poderia lhes trazer, as companhias ferroviárias inglesas só iniciaram a construção das vias férreas em solo brasileiro quando o Governo Imperial ofereceu segurança ao capital estrangeiro investido.

As ferrovias inglesas implantadas na zona açucareira do Nordeste possibilitaram à organização de um mercado de trabalho livre no seio de uma sociedade escravista. Através da lei ferroviária de 1852, o Estado proibiu a utilização de escravos na construção e na operação de ferrovias. O convívio de trabalhadores brasileiros assalariados, inclusive nos protestos e greves dos trabalhadores estrangeiros, contribuiu para a formação da classe operária nordestina, de acordo com a tese sustentada por Melo.⁵

As ferrovias causaram outras mudanças além das verificadas nas relações de trabalho, pois incrementaram consideravelmente a produção agrícola brasileira, inicialmente na zona da mata nordestina. Vale salientar que durante o Império, as áreas de produção açucareira e algodoeiras do Norte foram privilegiadas pelas ferrovias em detrimento de províncias como o Maranhão, Piauí, e da região nortista produtora de borracha, que compreendia o Amazonas e o Pará.⁶

Apesar do grande desenvolvimento econômico e social trazido pelas vias férreas, várias delas não foram construídas com o planejamento orientado para integrar as diversas regiões do país. Boa parte desses investimentos significou mera especulação na busca dos 7% de juros que o Estado brasileiro pagava a Londres.⁷

Após 1850, os investimentos ingleses no Brasil se intensificaram nos mais

⁴ SANTOS, Paulo Pereira dos. *Evolução do Rio Grande do Norte*, p. 75.

⁵ MELO. Op. cit., 25.

⁶ MELLO, Evaldo Cabral de. *O-Norte agrário e o Império*. p. 192.

⁷ MELO. Op. cit., p. 146.

diferentes negócios. A iluminação a gás da cidade de Belém do Pará, em 1863, foi instalada por uma companhia inglesa. A iluminação a gás instalada em Recife pela mesma época, também foi feita por uma empresa britânica dirigida por engenheiros britânicos.⁸ Recife despertou interesse especial nos ingleses. Segundo Manchester:

“Essa era uma região de interesse especial para os ingleses; por mais de meio século, a maior parte do comércio desse porto fora feito pelos ingleses; grandes casas britânicas de exportação e importação aí prosperaram; duas companhias telegráficas inglesas, a Wester Brazilian e a Brazilian Submarine tinham estações aí; dois bancos ingleses mantinham filiais na cidade; uma comprida linha férrea, construída com dinheiro inglês, ligava a capital ao interior; linhas regulares de vapores carregavam um volume bastante grande de negócios nesse porto; a luz, o gás e a rede de esgotos estavam nas mãos de uma companhia inglesa; e muitos milhões de libras esterlinas estavam investidos aí. As linhas de bondes pertenciam aos britânicos e eram operadas por eles e uma prensa de algodão a vapor estava sob controle britânico.”⁹

Os investimentos ingleses estavam presentes também no Rio de Janeiro, na Bahia e em São Paulo, além de outras províncias. A Inglaterra detinha o monopólio do ouro, do carvão e do ferro. A posse desses três artigos garantia a sua supremacia no Brasil.

Desde a abertura dos portos brasileiros ao comércio exterior em 1808, ocorreu um maior desenvolvimento da navegação de cabotagem e da navegação fluvial no Brasil. Esse desenvolvimento se acentuou com a introdução da navegação a vapor, que provocou profundas mudanças no sistema de transportes do país. A partir da década de 1850 foram criadas diversas companhias estrangeiras de navegação a vapor, quase sempre com sedes no exterior (Europa, sobretudo) e que possuíam linhas de navegação de longo curso. “Os navios ingleses representavam mais de um terço do total da tonelagem estrangeira que entrava nos portos brasileiros, e o capital e a empresa britânicos foram os primeiros a entrar nesse campo, quando o rápido desenvolvimento do império começou, em 1850.”¹⁰ A Inglaterra dominava esses negócios, seguida da França e outras nações européias, além dos Estados Unidos. A implantação dessas linhas de navegação

⁸ MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*, p. 276.

⁹ *Ibid.*, p. 276-77.

¹⁰ *Ibid.*, p. 279.

internacional, impulsionou grandemente o desenvolvimento do comércio de boa parte das províncias brasileiras, levando-as, inclusive, a negociarem diretamente com alguns países da Europa.¹¹

1.2. A incipiente indústria brasileira

A expansão da cultura algodoeira no Nordeste brasileiro foi resultado do desenvolvimento da indústria têxtil inglesa, que estimulou a produção do algodão, sua principal matéria-prima, não só no Brasil, mas também no Egito, na Índia, nos Estados Unidos e em alguns países da América Latina.

A medida em que passou a exportar algodão em grandes quantidades, o Nordeste viu surgir em seu território um considerável número de estabelecimentos que desenvolviam atividades de fiação e tecelagem de forma artesanal e semi-industrial.¹² A proliferação destes estabelecimentos levou Portugal a proibir a fabricação de tecidos de algodão em terras brasileiras. Tal proibição se deu através de um alvará expedido em 05 de janeiro de 1785, por D. Maria I. No entanto, permitia-se a fabricação de tecidos grosseiros utilizados para a confecção das roupas dos escravos, e para os sacos de embalar açúcar. Tal documento possuía, entre outras finalidades, o objetivo de proteger os interesses comerciais ingleses, garantindo-lhes o fornecimento de algodão e a permanência do mercado consumidor de seus produtos industrializados.

Essas medidas protecionistas dos produtos manufaturados ingleses, contidas no alvará de 1785, foram revogadas em 1808, com a chegada de D. João VI ao Brasil. Em 1844, a Lei Alves Branco elevou as taxas de importação dos artigos vindos da Inglaterra, beneficiando, assim, a incipiente indústria nacional, que se expandiu consideravelmente a partir de 1850. Entre os fatores que explicam o desenvolvimento industrial depois dessa data, estão a expansão da cultura cafeeira, que possibilitou o acúmulo de capital, para ser aplicado na indústria e no comércio, e, por outro lado, a introdução do trabalho assalariado nesta mesma cultura, o que estimulou a formação de um mercado interno.

O progresso industrial do Brasil teve início com o setor têxtil-algodoeiro. Esse setor além de ser responsável pelo surgimento das primeiras indústrias no país,

¹¹ TAKEIA, Denise Monteiro. *Europa, França e Ceará*. p. 72.

¹² SILVA, Alcir Veras da. *Algodão e indústria têxtil do Nordeste*, p. 35.



contribuiu também para a efetiva urbanização de algumas cidades, e para o crescimento de outras.

Dois critérios eram fundamentais para a escolha do local a serem instaladas as indústrias têxteis: a densidade demográfica, que poderia significar abundância de mão-de-obra e mercado consumidor, e a proximidade das zonas produtoras de matérias-primas, o que barateava os custos de produção.

Durante a Guerra de Secessão nos Estados Unidos (1861-1865), o Nordeste brasileiro havia se tornado um dos principais fornecedores de algodão para as indústrias inglesas. Com o fim da contenda entre o Norte industrializado, e o Sul, agrário e escravocrata, os Estados Unidos reassumiram o pioneirismo no abastecimento da matéria-prima das indústrias têxteis britânicas. Diante disso, o Nordeste voltou sua produção algodoeira para o abastecimento do mercado interno.

As constantes inovações tecnológicas aplicadas aos equipamentos utilizados na indústria têxtil inglesa, tornavam esses equipamentos obsoletos dentro de pouco tempo. Durante a segunda metade do século XIX e início do século XX, equipamentos já ultrapassados para a moderna atividade industrial da Inglaterra, foram importados pelas fábricas nordestinas, que, assim, aumentaram sua capacidade de produção¹³. Dessa forma, o nascente parque industrial brasileiro sofreu mudanças significativas e uma ampliação constante em sua estrutura e em sua organização. Apesar dos constantes investimentos estrangeiros aplicados no Brasil, o processo industrial brasileiro teve início a partir dos lucros de atividades agro-exportadoras.

1.3. O protecionismo imperial ao sul

A região brasileira que veio a se denominar Nordeste foi, desde os tempos coloniais de grande importância econômica para o Brasil, tendo sua supremacia política e econômica em relação às outras regiões, perdurado até a metade do século XIX. Até aquela época era essa região do país que detinha a hegemonia do comércio internacional.

A vinda da família real para o Brasil em 1808, estabelecendo-se no Rio de Janeiro, onde foi instalada a sede administrativa do Governo português, deu início à perda

¹³ SILVA. Op. cit., p. 36.

da posição de destaque ocupada pelo Norte, para o Sul, que passou a usufruir os benefícios destinados à região que era a sede da Corte portuguesa.

As províncias do Norte reclamavam do fato de serem preteridas na realização das obras de infra-estrutura com que o Governo Imperial beneficiava o Sul. Esses benefícios eram os mais variados, indo desde a construção de ferrovias, passando por incentivos industriais, incentivos à imigração, obras de urbanização e criação de engenhos centrais.

O engenho central introduz a divisão do trabalho na atividade açucareira.¹⁴ Essa divisão tem por objetivo liberar maior capital para os cultivadores de cana, uma vez que eles não precisaram mais dispensar cuidados e gastos com a manutenção de seus engenhos, que poderiam, inclusive, ser abandonados. Por outro lado, os donos de engenhos centrais poderiam aplicar seus recursos na modernização de suas indústrias, sem precisarem investir no cultivo dos canaviais.¹⁵

Ao fim da Monarquia, as províncias nortistas ainda se queixavam do descaso praticado pelo governo imperial em relação aos melhoramentos de que elas tanto necessitavam. Pernambuco, apesar de ser uma das grandes províncias e o principal entreposto comercial do Norte, não conseguiu durante o período imperial efetivar a ampliação e a modernização do seu porto. A Bahia, que também se destacava como uma grande praça comercial nortista, ansiava desesperadamente pela conclusão da estrada de ferro que ligaria Salvador a Juazeiro, o que lhe permitiria exercer o completo domínio sobre o comércio e as comunicações ao longo do vale do rio São Francisco.¹⁶

As companhias inglesas, responsáveis pela construção das ferrovias nortistas, trabalhavam lentamente. Enquanto isso, o governo imperial assumiu o controle da Estrada de Ferro Pedro II em 1865 e passou a destinar-lhe generosos créditos anuais, fazendo-a estender-se pelo interior do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Ela chegou no final do período imperial a ter uma extensão de 800 Km. A pretensão governamental era de que a Pedro II atingisse o vale do São Francisco e transformasse o porto do Rio de Janeiro, em seu escoadouro. Essa situação prejudicava o Norte, principalmente Salvador, que era o escoadouro natural do dito vale desde o período colonial.¹⁷

¹⁴ EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudanças*, p. 111.

¹⁵ *Ibid.*, p. 111.

¹⁶ MELLO. *Op. cit.*, p. 192.

¹⁷ *Ibid.*, p. 196-197.

O investimento necessário para a construção de ferrovias e melhoramentos de portos era bastante alto. Dessa forma, apenas o governo central possuía condições de arcar com os custos, tendo que recorrer muitas vezes a empréstimos e investimentos estrangeiros. Assim, as províncias, mesmo as mais prósperas, ficavam na dependência do governo imperial para conseguir realizar tais obras. Apesar de haver beneficiado províncias nortistas pobres como Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, com a construção de pelo menos uma estrada de ferro, o Império agiu tarde demais e o açúcar e o algodão produzido por elas já não possuíam tanto valor no mercado internacional.¹⁸

Devido ao grande poder que as empresas ferroviárias possuíam, o Governo Imperial passou por grandes dificuldades para conseguir a redução no valor dos fretes. As tarifas dos fretes no Norte eram mais altas que as praticadas no Sul.

No que diz respeito aos melhoramentos portuários, o Norte não pode se queixar da falta de atenção do Governo Imperial em relação às suas necessidades, já que nenhuma das províncias do Sul recebeu qualquer benefício nesse sentido. Em 1869 o Governo brasileiro instituiu a “lei de docas”, que permitia a execução de obras portuárias por empresas privadas, que ficariam autorizadas pelo Estado a cobrar as taxas que já existiam, podendo, inclusive, criar outras. As praças provinciais não acreditavam nesse tipo de empreendimento e se recusavam a aceitá-lo, preferindo que o Governo assumisse a responsabilidade pela efetivação da obra.

A praça de Fortaleza tentou realizar as obras necessárias ao bom funcionamento do seu porto, através da obtenção de recursos provenientes do Governo central, o que acabou não dando certo. A obra foi realizada por uma empresa privada, após a resignação de Fortaleza à “lei de docas”, tendo sido o seu porto, o único porto nortista a receber melhoramentos durante o Império.

1.4. A decadência do Norte e a supremacia do Sul

A crescente disparidade entre o desenvolvimento econômico do Norte e o do Sul, não foi resultado apenas da influência governamental em favor deste. Além da queda sofrida no comércio internacional do algodão, o Norte teve que enfrentar a concorrência do açúcar cubano, das Antilhas e ainda do açúcar europeu, fabricado a partir

¹⁸ Ibid., p. 192.

da beterraba, planta originária de climas temperados e frios. A industrialização do açúcar de beterraba prejudicou o Norte, principalmente Pernambuco, e fez com que o Brasil fosse excluído do comércio de açúcar nos mercados europeus. Com a introdução dos fabricantes de açúcar de beterraba nos mercados estrangeiros, os preços do produto caíram rapidamente. Os produtores de açúcar de beterraba superaram “os produtores de açúcar de cana, que antes tinham mais de 90% do mercado mundial (ao redor de 1840) ficaram reduzidos a menos de 50% da demanda universal, pelo início do século XX.”¹⁹ A fabricação do açúcar cubano já ocorria com a utilização de técnicas modernas, como a caldeira a vácuo. Contrastando com tais métodos de fabricação, o Norte utilizava tecnologia arcaica e mão-de-obra escrava, o que diminuía consideravelmente a sua capacidade de produção e comprometia a qualidade do açúcar produzido.

As transformações ocorridas a partir de 1850, apesar de haver levado o Brasil a um acentuado desenvolvimento, provocou grandes dificuldades econômicas para o Nordeste, principalmente com a queda dos preços do açúcar e do algodão, que eram seus principais produtos.

Por outro lado, o Sudeste vivia a euforia da expansão cafeeira e assumia definitivamente a hegemonia econômica do país, a partir da segunda metade do século XIX.

O desenvolvimento da cultura do café se deu inicialmente pelo vale do Paraíba do Sul e posteriormente avançou pelo Oeste Paulista. A região cafeeira de São Paulo superou a produção do vale do Paraíba devido a vários fatores: melhor tecnologia de beneficiamento, utilização de mão-de-obra assalariada, e, esgotamento das terras do vale do Paraíba, enquanto havia bastante terra roxa a ser explorada em São Paulo.²⁰

O empresário rural do oeste paulista investia em atividades industriais e bancárias, o que contribuía para o desenvolvimento urbano, comercial e financeiro. Como utilizava mão-de-obra assalariada, não se preocupava com as idéias abolicionistas, e defendendo em determinados momentos o ideal republicano.

Com o café, o Brasil voltou a posição de grande exportador e importador de produtos manufaturados.²¹ Já não será mais a partir do açúcar e do algodão que o Brasil se vincula aos mercados mundiais.

¹⁹ *Ibid.*, p. 46.

²⁰ LOPEZ, Luiz Roberto. *História do Brasil Imperial*, p. 69.

²¹ *Ibid.*, p. 71.

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

O Brasil imperial brasileiro herdou do período colonial uma economia baseada na produção agro-exportadora, cujo espaço econômico era organizado sob o domínio de alguns entrepostos regionais que monopolizavam a exportação e importação de grandes áreas, que iam muito além dos limites administrativos das capitanias e, posteriormente, das províncias.

Dessa forma, a praça de Belém, no Norte, abrangia o comércio do vale amazônico; São Luís, além do Maranhão, englobava o comércio do Piauí e o do norte do Ceará; Recife intermediava o comércio da mata e do agreste de Pernambuco, além da faixa que ia do Ceará a Alagoas; Salvador o comércio da Bahia, Sergipe e do sertão do São Francisco, inclusive do lado pernambucano.²²

Recife e Salvador, que eram as duas maiores praças do Norte, trataram de manter sua hegemonia como grandes entrepostos comerciais, utilizando as demais capitais da região na qualidade de parceiros, ao mesmo tempo, impedindo-as de se igualarem comercialmente às praças dominantes.

Em meados do século XIX, a província do Rio Grande do Norte era uma das pequenas e pobres províncias nortistas, cujo comércio se subordinava à praça de Recife. Além da insignificância do seu comércio, o acesso ao porto de Natal, sua capital, oferecia grande perigo à navegação por causa dos recifes existentes na boca da barra, o que dificultava a atracação de navios de maior calado.

2. 1. A economia do Rio Grande do Norte no período

A economia da província do Rio Grande do Norte esteve, até 1845, sustentada na criação do gado bovino. A grande seca ocorrida a partir daquele ano até 1847, dizimou a maior parte dos rebanhos norte-rio-grandense, causando o desequilíbrio de sua economia.

Foi a partir daí que a província, na busca por um produto que oferecesse maior garantia, voltou suas atenções para a prática da agricultura, especialmente para as

²² MELLO, Op. cit., 220-221.

lavouras da cana-de-açúcar e do algodão. No entanto, continuou praticando a comercialização de couros e peles, uma das suas bases de sustentação econômica.

A cultura da cana-de-açúcar esteve presente na província do Rio Grande do Norte desde o período colonial. Naquela época era modesto o número de engenhos existentes na província, não passando de dois ou três, segundo a historiografia norte-riograndense.

O pouco número de engenhos que existia na época da capitania inibia a ação dos pequenos lavradores que se viam sempre a depender dos grandes proprietários, não tendo a partir de tal lavoura, maiores proveitos.

A partir de 1850, a indústria açucareira conseguiu aumentar consideravelmente a sua produção, inclusive expandindo a sua área de atuação, que até então estava praticamente restrita ao litoral sul da província, em direção ao norte, rumo ao fértil vale do Ceará-Mirim. Este já conhecia a cultura da cana-de-açúcar, mas em pequenas proporções. A propagação de canaviais e engenhos na área do vale, levou a província a exportar quantidades cada vez maiores de açúcar.²³

A lavoura da cana-de-açúcar teve seu desenvolvimento na área próxima ao litoral, em virtude dessa faixa de terra possuir o tipo de solo adequado ao seu plantio, de regime regular de chuvas.

Em 1845 a província possuía 43 engenhos, tendo esse número se elevado, em 1861, para 173 engenhos de ferro e uma dúzia de engenhos “bangüês.”²⁴ Assim, produção açucareira aumentava consideravelmente. Essa procura pelo açúcar estava relacionada à crise ocorrida na fabricação inglesa e espanhola desse produto, que afetou o mercado internacional e contribuiu para aumentar a produção de açúcar da província.²⁵

Mesmo ocupando a primeira posição na produção de açúcar da província, o vale do Ceará-Mirim sofria com o alagamento provocado pelas cheias, o que levou o presidente de província, Pedro Leão Veloso, em 1862, a informar à Assembléia Provincial:

“O melhoramento (...) de mais vulto e que mais imediatamente terá que influir 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-lhe a quantidade de terreno produtivo; sua

²³ MONTEIRO, op. cit., p. 129.

²⁴ POMBO, Rocha. *História do Rio Grande do Norte*, p. 361.

²⁵ SANTOS. op. cit., p. 93.

*utilidade de grande alcance para a riqueza da província exige que não se cruzem os braços, requer imediatamente que se passe das aspirações à realização*²⁶

Porém, tendo que concorrer com o açúcar fabricado em Pernambuco e nas Antilhas, a produção açucareira norte-rio-grandense vai aos poucos perdendo sua posição no mercado e, por volta de 1865, é superada pela produção de algodão.

Os indígenas brasileiros já conheciam o algodão e já o utilizavam antes que aqui chegassem os primeiros europeus.²⁷ Ao lado da atividade pecuária, o algodão contribuiu para o povoamento do interior, levando à formação de vilas e povoados tendo alguns desses, chegado a se transformar em importantes cidades.

Dada a facilidade dos poucos cuidados exigidos por essa lavoura, ela se tornou em pouco tempo a preferida pelos pequenos agricultores. O algodão, mesmo em pequenas quantidades, já era exportado pela província do Rio Grande do Norte desde o final do século XVIII.

Em 1820, quando da criação da Alfândega do Rio Grande do Norte, foi criada também a Casa de Inspeção do Algodão, o que demonstra já haver um comércio desenvolvido desse produto na província.

A Guerra de Secessão nos Estados Unidos, que se estendeu de 1861 a 1865, permitiu que a produção algodoeira provincial fosse rapidamente consumida pelas indústrias têxteis inglesas, ocasionando a valorização do algodão no mercado internacional e um intenso desenvolvimento do nosso comércio.

Com o fim da Guerra de Secessão, os Estados Unidos voltaram a exportar seu algodão para a Inglaterra, o que refletiu negativamente no nosso montante de exportações e, conseqüentemente, na receita provincial. O preço do algodão caiu sensivelmente no mercado internacional a partir de 1872, prejudicando enormemente o desenvolvimento comercial da província.

Mesmo após o fim da fase em que figurou como o principal produto de exportação da província, na década de 1860, o algodão continuou se expandindo pelo interior, tendo a região do Seridó como principal produtora de uma variedade conhecida como algodão “mocó”.²⁸

²⁶ *Relatório do presidente de província Pedro Leão Veloso à Assembléia Provincial em 16-02-1862.*

²⁷ BOULANGER. Apud SILVA, Op. cit., p. 27.

²⁸ TAKEIA. *Um outro Nordeste*, p. 33.

O algodão “mocó”, planta típica de regiões com temperatura alta e baixa umidade, resiste com maior desempenho aos efeitos da seca, por possuir raízes longas que penetram profundamente no solo.

O Rio Grande do Norte por ocasião de suas fases de expansão e de crise, na produção de algodão destinado à exportação, utilizou variedades diferentes de algodão. Takeia fala em três fases distintas:

*“A primeira foi aquela que se fundou com a assimilação pelo colonizador branco, do cultivo e processamento do algodão nativo já feito pelo indígena e que inclui o primeiro surto da exportação em fins do século XVIII. Essa fase foi marcada pela presença de duas variedades arbóreas de algodão: o ‘crioulo’, utilizado para a confecção de tecidos grosseiros, e o ‘quebradinho’, destinado exclusivamente à exportação. A segunda fase, inaugurou-se com o segundo grande surto de exportação da década de 1860, quando foram introduzidas as variedades de um novo tipo, o herbáceo, que se caracteriza por sua pouca altura e por um ciclo vegetativo que não ultrapassa um ano. Iniciou-se a terceira fase com a propagação de uma nova variedade, desta vez arbórea, de vida mais longa, produzindo por oito ou mais anos- era o algodão ‘mocó’ (...).”*²⁹

A partir da última fase de expansão da cotonicultura, o Rio Grande do Norte adotou o tipo de algodão “mocó”, como o arbóreo preferido.

A lavoura do algodão na província não era praticada em larga escala pelos pequenos proprietários rurais, e sim pelos grandes proprietários, utilizando-se geralmente o regime de meia, que consistia na divisão de produção em partes iguais entre o lavrador e o proprietário das terras. A metade destinada ao proprietário era o pagamento pelo uso de suas terras.³⁰

O pequeno lavrador, não proprietário de terras, era explorado pelo grande proprietário não só pela expropriação de sua força de trabalho no regime de meia, mas também através de empréstimos feitos aos donos de terras, pelos quais pagavam juros bastante altos. Além dessas formas de obter grandes lucros às custas do lavrador, o grande proprietário, muitas vezes, comprava o “algodão na folha”, isto é, a safra do algodão era

²⁹ Ibid., p. 60.

³⁰ Ibid., p. 69.

adquirida ainda em cultivo, que lhe saía por um preço bem abaixo do praticado no mercado.³¹

Além da cana-de-açúcar, do algodão e couros, principais produtos da economia norte-rio-grandense no período em estudo, a província contava ainda com outros produtos, que embora fossem de menor expressão comercial também possuíam sua importância. Um desses produtos era o sal.

O sal existia e existe em abundância no litoral do Rio Grande do Norte. Apesar da grande quantidade existente na província, o sal norte-rio-grandense era extraído e beneficiado de forma rudimentar, o que o tornava de qualidade inferior ao sal produzido na Europa, que possuía melhor qualidade e era mais barato. Dessa forma, a sua comercialização ocorreu quase sempre no próprio mercado interno. Por volta de 1607, o sal potiguar já era exportado para o Sul.

Em 1808, D. João VI, impossibilitado de receber o sal vindo de Portugal, determinou que o governador de Pernambuco, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, providenciasse a extração de sal das salinas do Rio Grande do Norte e o remetesse para o Rio de Janeiro, ilha de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. As salinas tiveram que aumentar em muito as suas produções.

A comercialização do sal cresceu bastante na província. Segundo Cascudo, “Em 1844-45, setenta e oito barcos carregaram em Macau 59.895 alqueires.”³²

A produção de sal no Rio Grande do Norte caiu bastante depois de 1845-46, vindo a subir bastante em 1860, chegando a atingir 104.145 alqueires.

Afora esses produtos, a economia da província contava ainda com o comércio de cera de carnaúba, carne de sol, cal, peixe seco, tijolos, cocos³³ e outros produtos de menor significado.

2.2 Desenvolvimento comercial da província

A partir de 1850 a província do Rio Grande do Norte conheceu um intenso desenvolvimento comercial, estabelecendo-se aqui inúmeros comerciantes, tanto nacionais, como estrangeiros.

³¹ Ibid., p. 70-71.

³² CASCUDO, Luís da Câmara. *História do Rio Grande do Norte*. p 386.

³³ Ibid., p. 387.

Nos anos de 1850 e 1860 apareceram na província as primeiras casas comerciais que trabalhavam com a importação e exportação de produtos. Essas casas geralmente pertenciam a comerciantes estrangeiros, tendo a Casa Graf, do suíço Johan Ulrich Graf, ocupado lugar de destaque na economia do Rio Grande do Norte no final dos anos de 1860 e início da década de 1870.

Entre os comerciantes da província destacou-se Fabrício Gomes Pedrosa, fundador da Casa Comercial de Guarapes. Ele era no início da década de 1860, o principal comerciante da província.

O desenvolvimento comercial da província era o reflexo do incremento do capitalismo europeu, que tomava medidas para o desenvolvimento do comércio internacional, como esclarece Denise Monteiro:

“(...) o capital europeu, presente inicialmente através das casas comerciais estrangeiras, passou a investir na infraestrutura necessária para o escoamento das mercadorias: ferrovias, portos, companhias de navegação, companhias de seguro, bancos, etc.”³⁴

Apesar do desenvolvimento alcançado na segunda metade do século XIX, o comércio da província era prejudicado em virtude das dificuldades que o porto de Natal oferecia à navegação e, também, da precariedade das estradas existentes que dificultavam o escoamento da produção para a capital. Natal se achava cercada por grandes morros de areia, por um lado, e, pelo outro, o rio Grande que apenas amenizava as dificuldades de comunicação com o interior.

Nesta situação, os produtores e comerciantes do interior da província, preferiam conduzir seus produtos a outros portos, como Mossoró e Canguaretama, ou mesmo para províncias vizinhas, como o porto de Aracati, no Ceará, e Mamanguape, na Paraíba.

As vilas de Mossoró e Macaíba tiveram destacado papel na expansão comercial da província do Rio Grande do Norte. Mossoró até por volta da metade do século XIX, dependia do porto de Aracati para fazer escoar sua produção e para adquirir produtos industrializados. O crescimento da praça de Fortaleza causou a decadência daquele porto. Esse fator aliado a abertura do porto de Areia Branca em 1867, transformou

³⁴ MONTEIRO. Op. cit., p. 131.



Mossoró no principal entreposto do Oeste da província, para onde passou a ser destinada a produção de parte do Ceará, da Paraíba e do Seridó norte-rio-grandense.³⁵

O governo provincial, para promover o desenvolvimento do comércio da província, além dos melhoramentos necessários para se atingir tal objetivo, fez algumas concessões e isenções a grandes comerciantes que se estabeleceram no Rio Grande do Norte.

O desenvolvimento comercial de Mossoró, por exemplo, muito deve ao comerciante suíço Ulrich Graf, que tendo se estabelecido inicialmente em Natal, transferiu-se em 1866 para aquela cidade, deixando, na capital, no entanto, uma filial de sua empresa, até 1873, quando foi fechada. A Casa Comercial J. U. Graf & Cia, ou simplesmente Casa Graf, era uma grande firma exportadora e importadora de produtos diversos, detentora de um grande capital.

Na época em estudo, as duas vilas que mais se destacavam comercialmente eram Mossoró e Macaíba. Ulrich Graf, inicialmente, pretendia instalar sua casa comercial em Macaíba. Vila próspera, com um intenso comércio que superava em muito o da capital da província, Macaíba despertava a atenção dos mais diversos comerciantes

A idéia de Graf era apoiada pelo vice-presidente da província, Jerônimo Cabral Raposo da Câmara, que tentava convencê-lo a transferir-se para Macaíba.³⁶

Por essa época, era deputado à Assembléia Provincial por Mossoró, o padre Antônio Joaquim Rodrigues, que entrou em entendimentos com o estrangeiro e procurou atraí-lo para Mossoró. Como incentivo ao comerciante, o padre deputado conseguiu da Assembléia Provincial uma lei que isentava do pagamento de impostos pelo período de três anos.³⁷

Ulrich Graf conseguiu, do governo da província, uma concessão para a construção de estrada de ferro, que partindo de Mossoró chegaria ao rio São Francisco. A concessão foi autorizada pela Lei Provincial nº 748, de 26 de agosto de 1875 e ratificado através do Decreto Imperial Nº 6139, de março de 1876. Para tal empreendimento Graf buscou empréstimos no estrangeiro, não conseguindo por falta de garantias.³⁸

³⁵ Ibid., p. 131.

³⁶ ROSADO. Vingt-Un. *Gente a favor de Mossoró*. p. 29.

³⁷ Ibid., p. 124.

³⁸ Ibid., p. 35.

2.3. Meios e vias de transporte

Um dos maiores entraves para o desenvolvimento da província foi a dificuldade de conduzir a produção para os locais de escoamento. Até 1840, as vias de comunicação no interior eram verdadeiras “veredas”. Os moradores do sertão, muitas vezes, diante da necessidade de levar seus produtos aos locais de venda, tiveram que abrir estradas por sua própria conta. A partir de 1840, o governo contratou particulares para resolver tal situação, mas não conseguiu resultados concretos. Essa dificuldade em levar a produção para a capital fez surgir diversas feiras pelo interior da província.

A mais antiga estrada da província, datava da época colonial, originando-se por ocasião do avanço da atividade pecuária em direção ao interior, a qual “vinda da Paraíba, ligava Canguaretama, no litoral sul, a Natal; daí, partia em direção a Açu, para, depois de atingir Mossoró, internar-se no Ceará. Assim, cortava o estado de leste a oeste”³⁹

Uma outra estrada, a “Estrada do Seridó,” era também uma das principais vias de comunicação do período. Essa estrada foi construída em virtude da importância que o governo da província atribuía a localidade de Guarapes, que ficava localizada em uma posição geográfica privilegiada, entre a capital e Macaíba e livre dos morros que isolavam Natal. É o que fica claro quando se consulta o relatório do presidente de província Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, que afirma: “Refiro-me ao primeiro lanço da estrada que mandei abrir para o sertão do Seridó, a estrada da cidade de São José para o lugar denominado Guarapes, à margem direita do mesmo rio que banha a capital, (...)”⁴⁰

A outra estrada principal, era a que, saindo de Mossoró, acompanhava o rio que deu nome à cidade, em busca do sertão distante.

Essas estradas, além de serem “estradas de barro”, estavam em um péssimo estado de conservação. Mesmo assim, era através delas que a produção do interior da província seguia, em lombos de animais, em direção ao litoral, procurando os portos.

A economia da província norte-rio-grandense foi estimulada também pela introdução da navegação a vapor. O governo provincial preocupou-se com melhoramentos em portos e barras, criando em 1859, a Capitania dos Portos, sediada em Natal.

A partir de 1853, a Companhia Pernambucana de Navegação a vapor deu

³⁹ TAKEIA. *Um outro Nordeste*, p. 81.

⁴⁰ Relatório do presidente de província Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, em 04/10/1859.

início à linha de navegação costeira que fazia o trajeto entre os portos de Maceió, em Alagoas, e o de Fortaleza, no Ceará. Assim, o Rio Grande do Norte passou a possuir uma linha regular de navegação, deixando a produção da província de ser escoada por navios à vela, que dependiam da ação dos ventos, imprevisíveis.

O porto de Natal, onde estava instalada a alfândega da província, ficava localizado no rio Potengi e apresentava dificuldades na “entrada da barra” aos navios de maior calado.

Essas condições do porto da capital, davam maior importância ao porto de Recife e diminuía as rendas da província, já que as exportações e importações geralmente ocorriam por Pernambuco. O governo provincial demonstrava preocupação com a situação do porto, pois em 1860, o presidente de província, falando à Assembléia Provincial, informava que:

“Há, porém, mal que é preciso tratar de obviar o quanto antes, e é a marcha incessante das areias de Sul a Norte, de forma que a barra já tem mudado a sua posição primitiva, tornando-se assim mais estreita, e o ingresso às embarcações mais difícil, precisando elas de manobras algumas vezes perigosas para penetrarem no ancoradouro. Espero fazer examinar este importante objeto logo que tenha um engenheiro a quem o encarregue; confiando que brevemente aqui virá para esse fim o engenheiro Berthott, que se acha no Ceará, e que nestas matérias tem sua especialidade.”⁴¹

As condições adversas apresentadas pela “entrada da barra” do porto de Natal, elevavam os custos dos fretes e as taxas de seguro, dificultando o comércio feito através de vapores transatlânticos com a Europa e os Estados Unidos.⁴²

Além do porto da capital, a província contava com o porto de Macau e, a partir de 1867 com o de Mossoró, localizado em Areia Branca. Antes dessa data, Mossoró possuía um porto fluvial. Pelo porto de Macau escoavam as mercadorias vindas de Açu, que por sua vez, atraía a produção do centro da província, da região do Seridó e de parte da Paraíba. O porto de Areia Branca, conforme já foi exposto, escoava a produção de Mossoró e a que chegava aquele entreposto comercial.

⁴¹ Relatório do presidente de província, João José de Oliveira Junqueira à Assembléia Provincial em 15/02/1860.

⁴² TAKEIA. *Um outro Nordeste*. P. 85.

Além desses portos principais, a província contava ainda com o porto de Canguaretama, no litoral Sul, por onde escoava boa parte da produção canavieira; e com portos fluviais importantes como o de Macaíba; Jurema, que veremos a seguir, e o porto de Guarapes. Com exceção do porto de Macaíba, os outros dois portos fluviais chegaram a receber navios a vapor da Companhia Pernambucana de Navegação.

As companhias de navegação eram empresas que utilizavam navios a vapor para a navegação de cabotagem no transporte de passageiros e cargas. Quase sempre suas sedes estavam localizadas no estrangeiro, principalmente em Londres. Essas companhias obtinham contratos privilegiados junto ao governo imperial para a exploração da navegação de cabotagem. No Norte as principais empresas desse tipo eram a Companhia Bahiana e a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor.

Alguns presidentes de província do Rio Grande do Norte tiveram desentendimentos com a gerência da Companhia Pernambucana de Navegação, em virtude do não cumprimento por parte da Companhia de compromissos assumidos com o governo provincial.

O Decreto Imperial nº 1113, de 31 de janeiro de 1853, deu concessão à Companhia Pernambucana para explorar de forma privilegiada a navegação de cabotagem entre os portos de Maceió e Fortaleza. Uma das condições para a subvenção fornecida à Companhia, era que ela deveria aportar em Natal, Açú, e em qualquer outro porto que oferecesse condições para tanto⁴³

Pretendendo fortalecer a economia da província, através do desenvolvimento comercial de Mossoró, o governo provincial estabeleceu, pela lei nº 356, de 20 de março de 1857, uma subvenção de 4:000\$000 réis para que a Companhia Pernambucana levasse seus vapores até o porto de Mossoró, tão logo ele estivesse devidamente balizado.

Esse porto – anterior ao de Areia Branca – era o porto da Jurema, que se localizava no rio Mossoró, a uma distância aproximada de dez ou doze milhas de sua foz. Mesmo depois de corretamente balizado, poucas vezes os vapores da Companhia foram até ele, o que fez com que o presidente de província, Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, suspendesse a subvenção devida à Companhia e cobrasse providências ao governo imperial através de ofício.

⁴³ *Relatório do presidente de província, Antônio Marcelino Nunes Gonçalves à Assembléia Provincial em 04/10/1859.*

A província se preocupava em manter balizada a barra do rio Mossoró, cumprindo assim a sua parte no contrato celebrado, conforme se percebe pelo relatório do presidente de província em 1861:

*“A instâncias minhas veio da estação naval do Maranhão um navio de guerra para balizar aquela barra, donde havia desgarrado uma das bóias. Agora sei por informação oficial que uma delas carece de conserto, que trato de mandar efetuar em Pernambuco.”*⁴⁴

A província continuava investindo no porto da Jurema e no balizamento do rio Mossoró, enquanto a Companhia irresponsavelmente faltava com os compromissos assumidos, o que causava prejuízos aos cofres provinciais.

Em 1866 o presidente Olinto José Meira, teve que enviar uma série de correspondências para o gerente da Companhia de Navegação, a fim de que a empresa enviasse regularmente o vapor ao porto de Mossoró. Diante das respostas evasivas da gerência da Companhia, o presidente de província determinou que o capitão do porto, Manoel Maria Lobo Botelho, embarcasse em um dos vapores da Companhia e verificasse o estado da barra, como também, o balizamento do rio. Constatada a negligência de sua parte, a Companhia providenciou a regularização do serviço.⁴⁵

Todos esses fatores de ordem interna e externa, contribuíram para o surgimento, desenvolvimento e expansão da Casa Comercial de Guarapes, que durante um determinado período do século XIX, deu grande impulso à economia da província do Rio Grande do Norte.

⁴⁴ Relatório do presidente de província, José Bento da Cunha Figueiredo Júnior, à Assembléia Provincial em 06/04/1861.

⁴⁵ Exposição do presidente de província Olinto José Meira em 21/03/1866, publicado em anexo ao relatório à Assembléia Provincial em 01/10/1866.

3. CASA COMERCIAL DE GUARAPES (1859-1872) – ASCENSÃO E DECLÍNIO

O governo provincial muito fez para desenvolver a economia do Rio Grande do Norte e especialmente, a localidade de Guarapes, que recebeu incentivos materiais para incrementar seu comércio e alavancar o desenvolvimento da província. Outro fator que contribuiu para o progresso de Guarapes, foi o fato de que o Brasil passava na época por uma série de transformações e mudanças modernizadoras, devido à expansão do capitalismo europeu na busca por novos mercados para a ampliação do comércio internacional.

Mas, para que se entenda todo o processo que culminou com um empreendimento de tal importância para a economia provincial no período considerado, é necessário que se remonte às suas origens.

3.1. Macaíba: entreposto comercial

No local que posteriormente viria a ser chamado de Macaíba, já por volta de 1603 praticava-se lavoura, criação de gado, havendo também um engenho “banguê” de propriedade de Francisco Coelho, localizado no sítio Ferreiro Torto. Esse engenho a partir de 1630 já produzia anualmente boa quantidade de açúcar.⁴⁶

Historiadores norte-rio-grandenses divergem quanto ao papel desempenhado pela localidade Macaíba (~~durante a ocupação~~) durante a ocupação holandesa. Pedro Moura afirma que quando os franceses invadiram a Fortaleza dos Reis Magos em 1633, após um exaustivo levantamento topográfico, eles concluíram que Natal era inadequada para continuar sediando a administração da capitania.

Para sediar a capital holandesa no Rio Grande do Norte, o local escolhido foi onde hoje é a cidade de Macaíba. Lá foi erguida a “nova Amsterdã”, tendo funcionado ali a “Câmara dos Escabinos” (que equivalia à Câmara de vereadores atual), dirigida por holandeses, contando com representantes de colonos e índios. Funcionou lá também uma “Casa Pública” onde se realizavam audiências dos conselheiros supremos.⁴⁷

⁴⁶ DANTAS, Meneval. *Macaíba*, p. 31.

⁴⁷ MOURA. *Fatos da História do Rio Grande do Norte*, p. 173.

A fim de embasar a afirmação de que teria sido no local onde hoje é Macaíba, que foi instalada a capital holandesa no Rio Grande do Norte, Pedro Moura menciona o “Breve discurso de Nassau”; A “Memorável viagem” de Nienhof e o “Relatório sobre as capitanias conquistadas do Brasil”, de Adriano Dussen. Após essas referências ele escreve:

“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 certamente comprovarão este fato, se por acaso forem feitas futuramente.”⁴⁸

Por outro lado, referindo-se à presença holandesa no Rio Grande, Câmara Cascudo afirma que:

“Ninguém apela para os mapas desenhados pela mão flamenga, fixando os limites da penetração geográfica dos batavos no Rio Grande. Não foram além de Extremoz nem de Utinga. Em qualquer direção jamais ultrapassaram de cinco a seis léguas, 20 ou 30 quilômetros. Daí para diante é pura invenção graciosa, sem sombra de documento comprovante, história de milagres, contos de fadas, dando ao holandês aquilo que ele não fez...”⁴⁹

Tendo sido ou não a “Nova Amsterdã”, a verdade é que o local que posteriormente receberia a denominação de Macaíba, a partir da década de 1850 passou a ser um dos pontos mais desenvolvido da província.

Situada às margens do rio Jundiá, a antiga “Coité” – como assim era chamada em virtude da abundância dessa árvore na região – vivia do plantio de algodão, cereais e da criação de gado. Seus primeiros habitantes foram Francisco Coelho e o padre Gaspar da Rocha, que lá viviam no início do século XVII. José Álvares e José Coelho, ambos fazendeiros, já viviam por lá por naquela época.

Por volta de 1850, a pecuária que até então era a base da economia provincial, ia sendo pouco a pouco substituída pela agricultura da cana-de-açúcar e do algodão, produtos mais bem aceitos no comércio de exportação. Coité possuía as condições necessárias para a efetivação desse comércio.

⁴⁸ Ibid. p. 39.

⁴⁹ CASCUDO. *História da cidade de Natal*, 68

O desenvolvimento comercial alcançado por Coité nas décadas de 1850 e 1860, atraiu para lá comerciantes de várias partes da província e de províncias vizinhas. Entre estes veio o pequeno comerciante Fabrício Gomes Pedroza, cuja origem é apontada por alguns autores como sendo Brejo de Areia, na Paraíba, enquanto outros apontam a cidade de Nazaré da Mata, em Pernambuco.

Fabrício Pedroza veio para o Rio Grande do Norte em 1847, fixando-se em Jundiá, localidade próxima à futura Macaíba, onde possuía fazenda e um engenho. Tendo enviuvado, casou-se pela segunda vez com uma filha do capitão Pedro Bandeira, proprietário de um sítio às margens do rio Jundiá. Percebendo as facilidades que o local oferecia ao comércio, ele construiu alguns armazéns de taipa para guardar sua própria produção, passando também a comprar a dos demais comerciantes da região. Além dos armazéns, Fabrício construiu um sobrado em cujo andar de cima passou a residir, deixando o térreo destinado a um comércio de secos e molhados.

Em 1855, convidou um grupo de amigos e um sacerdote e mudou o nome da povoação de Coité para Macaíba, que passou à condição de vila através da lei nº 801, de 27 de outubro de 1877.⁵⁰ Em 1858, Fabrício Pedroza lançou a pedra fundamental para a construção da Igreja Matriz da povoação de Macaíba. Após dez anos, em 1868 ele e a esposa doaram um vasto terreno para o patrimônio da paróquia.

Macaíba estava localizada em uma posição geográfica que lhe dava grande vantagem comercial dentro da Província. Ela funcionava como ponto intermediário para do interior se alcançar a capital. Da mesma forma, era necessário passar por ela para ir ao interior. Assim, tornou-se o principal entreposto comercial entre o sertão de onde vinha a produção de Algodão, e os vales produtores de açúcar localizados em Ceará-mirim, São José de Mipibu, Papari e a capital.

Afora os caminhos que lhe chegavam do sertão, Macaíba dispunha de um excelente porto fluvial, localizado no rio Jundiá. Através dele, mercadorias vindas dos mais diversos pontos da província eram conduzidas em lanchas, botes, batelões e canoas para o porto de Natal, de onde saía para o comércio com outras províncias ou com o exterior. A via fluvial servia também para fazer o transporte de passageiros entre Natal e Macaíba. As lanchas, os botes e veleiros, eram os meios de transportes utilizados pelos mais abastados e pelos mais humildes.

⁵⁰ LIMA, Nestor. *Municípios do Rio Grande do Norte*, p. 191.

O desenvolvimento de Macaíba se intensificou na década de 1860, com a Guerra de Secessão nos Estados Unidos (1861-1865). Esse episódio diminuiu a oferta de algodão no mercado internacional, afetando diretamente as indústrias têxteis inglesas que procuraram novos mercados produtores. O preço do algodão subiu bastante levando os agricultores e comerciantes a conseguirem lucros fabulosos. Falando sobre este momento vivido por Macaíba, José Melquiades diz que:

“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. Importavam selas da Inglaterra, botas da Rússia, sedas da China e usavam, nas montarias, arreios de prata.”⁵¹

O progresso econômico mudou hábitos e costumes na próspera povoação de Macaíba, que passou a figurar como grande centro de articulação e atividades políticas do Partido Liberal.⁵² Sendo praticamente o fundador de Macaíba, grande proprietário de terras, engenho e escravos, além de próspero comerciante, Fabrício Pedroza exercia uma certa liderança política em Macaíba. No período em estudo, Macaíba estava politicamente subordinada a São Gonçalo do Amarante, local que a família Teixeira de Moura dominava politicamente.

Cascudo, afirma que a influência política exercida pela família Teixeira de Moura não agradava a Fabrício Pedroza, motivo pelo qual ele teria se mudado para Guarapes.⁵³ Em 1850 o coronel Estevam José Barbosa de Moura, havia representado junto ao presidente de província contra o capitão Francisco Pedro Bandeira, sogro de Fabrício Pedroza, pelo fato dele haver estreitado a estrada que levava ao porto do Coité, avançando a cerca de sua propriedade além dos limites, conforme informa Nestor Lima em “Municípios do Rio Grande do Norte.”⁵⁴

Pelo começo de 1859 Fabrício Gomes Pedroza transferiu seus negócios definitivamente para Guarapes.

⁵¹ REVISTA da Academia Norte-rio-grandense de Letras, p. 65-66.

⁵² REVISTA da Academia Norte-rio-grandense de Letras, p. 63.

⁵³ CASCUDO. História da cidade de Natal, p. 258.

⁵⁴ LIMA. Op. cit. p. 190.

3.2. O apoio do governo provincial

A dificuldade causada ao comércio da capital pelos morros de areia que cercavam a cidade, fez com que muitos comerciantes organizassem feiras pelo interior onde vendiam seus produtos. As feiras foram motivos de progresso para diversos povoados vilas. A feira de Macaíba foi durante muito tempo a principal do agreste. Para lá convergiam mercadorias e produtos vindos dos mais distantes rincões.

Próximo a Macaíba, no povoado de Utinga, Fabrício Pedroza, usando das suas boas relações econômicas e do prestígio que possuía como próspero comerciante, havia organizado a feira local, que em pouco tempo se tornou bastante desenvolvida e muito freqüentada. Em Utinga, as mercadorias eram vendidas a preços mais baixos, uma vez que o valor dos fretes eram mais baratos, pois os produtos percorriam menor distância entre o centro de produção e o local da venda.

O fracasso da feira foi atribuído a desentendimentos entre o frei Serafim de Catânia e pessoas importantes do lugar. Tendo o frei amaldiçoado a árvore em cuja sombra ficava boa parte dos comerciantes, o povo muito religioso e supersticioso deixou de comparecer à feira, que em pouco tempo se extinguiu.⁵⁵

Com Guarapes foi diferente. O pequeno povoado estava localizado em uma posição geográfica privilegiada. Banhado pelo rio Jundiá em sua parte mais profunda, possuía um ancoradouro que permitia a atracação de navios de certo porte. Estando situado livre dos morros de areia que isolavam Natal, possuía estradas que o ligavam a Macaíba e, daí, ao centro da província. Uma outra estrada que levava a São José de Mipibu, grande centro produtor de cana-de-açúcar, de onde distava apenas seis léguas. Ao Norte, Guarapes estava a pouco mais de uma légua de distância de São Gonçalo do Amarante e a cerca de cinco léguas de Ceará-mirim e seu crescente número de engenhos produtores de açúcar.

Fabrício Pedroza era um hábil negociante que certamente já conhecia essas potencialidades do lugar. Sabendo do interesse do governo em estimular o desenvolvimento provincial, dirigiu-se ao presidente e se ofereceu para ali fundar uma feira, recebendo, para esse fim, todo o apoio necessário conforme o relatório de presidente de província enviado à Assembléia Provincial em 14/02/1859:

⁵⁵ SOUZA. *Memórias*. p. 26.



“O prestante cidadão major Fabricio Gomes Pedroza com uma rara abnegação de seus interesses reais, e dando provas de sentimentos, que muito abonam a sua dedicação pelo bem público, ofereceu-se à Presidência para ser o fundador de uma feira naquele lugar, transferindo para ali os seus 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 inauguração.”⁵⁶

Satisfeito com a grande aceitação da feira, Fabricio Pedroza construiu vários armazéns na margem do rio para estocar mercadorias. Melhorou também as condições do ancoradouro, tendo para isso recebido auxílio governamental. No alto de uma colina existente em frente ao porto fluvial, construiu sua residência, escritórios, uma capela e uma pequena escola.

Teve início aí, a “Casa de Guarapes”, que era uma firma exportadora-importadora. Os principais produtos exportados por ela eram açúcar, algodão, couros, peles e sal. Seu principal cliente estrangeiro será a Inglaterra, que passará a lhe comprar açúcar e algodão em grandes quantidades. Da Europa, principalmente da Inglaterra, a empresa importava produtos manufaturados.

O presidente de província Antônio Marcelino Nunes Gonçalves no afã de promover o desenvolvimento da economia provincial, preocupado que estava com a evasão de rendas através das províncias vizinhas, principalmente pelos portos de Recife e Mamanguape, muito fez para estimular a prosperidade dos negócios em Guarapes, por meio de investimentos em melhoramentos materiais.

Esses investimentos beneficiavam diretamente a casa exportadora-importadora fundada por Fabricio Pedroza. O governo provincial mandou abrir uma nova estrada entre São José de Mipibu e Guarapes, reduzindo a distância entre esses pontos de seis para três léguas. Ora, São José era o grande centro produtor de açúcar do litoral Sul. Dada essa facilidade de transporte pelas melhores condições da nova estrada, aliada a diminuição da distância, a

⁵⁶ Relatório do presidente de província, Antônio Marcelino Nunes Gonçalves à Assembléia Provincial em 14/02/1859.

produção açucareira de São José, Papari e povoados vizinhos passou a ser trazida para Guarapes onde era comprada pela Casa Comercial de Fabrício Pedroza, e revendida com grandes lucros para outras províncias e até para o exterior.

Câmara Cascudo comentando sobre a situação financeira da província, afirma que Fabrício Gomes, em 1860, “emprestava 5:000\$000 sem juros, para atender às necessidades gritantes de dinheiro em cofre na Tesouraria Provincial”.⁵⁷

Os investimentos feitos pela província no ano anterior, em obras que beneficiaram diretamente o empreendimento comercial do dito cidadão, foram no valor de 10:500\$000 réis. Estas obras foram a estrada de São José para Guarapes que custou 3:500\$00, e o aterro do porto daquela localidade que foi orçado em 7:000\$000.⁵⁸

O governo imperial, em 1853 fizera uma concessão à Companhia Pernambucana de Navegação, com o privilégio exclusivo para a navegação costeira entre Maceió e Fortaleza. Em 1857 a província do Rio Grande do Norte firmou um contrato com a Companhia, concedendo-lhe uma subvenção no valor de 4:000\$000 anuais para que ela enviase seus vapores aos pequenos portos norte-rio-grandenses, entre eles, Guarapes.

Essa medida permitiu a ampliação das relações comerciais e a conquista de novos mercados para a Casa de Guarapes. Em 1863, os vapores da Companhia Pernambucana em 1863, transportaram do porto de Guarapes mercadorias no valor de 56:874\$383 réis. Além desses vapores da Companhia, dois navios estrangeiros também foram autorizados a atracar naquele porto nesse mesmo ano.⁵⁹ Procurando dotar a capital com vias de comunicação, o presidente João José de Oliveira Junqueira mandou abrir uma estrada que partia do Baldo, Natal, até Guarapes. O contratado para a execução da obra foi o coronel Estevão José Barbosa de Moura, pela quantia de 4:400\$000.⁶⁰

Segundo Câmara Cascudo, Fabrício Gomes Pedroza por “volta de 1861 é o mais rico, o mais poderoso, o mais influente negociante.”⁶¹ O mais rico e poderoso comerciante da província, que chegou a tal posição auxiliado das mais diversas formas pelo governo provincial, em contrapartida, nas poucas vezes, em que foi solicitado a ajudar

⁵⁷ CASCUDO. *História do Rio Grande do Norte*, p. 415.

⁵⁸ *Relatório do presidente de província Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, à Assembléia Provincial em 04/10/1859.*

⁵⁹ *Relatório do presidente de província Pedro Leão Veloso, à Assembléia Provincial em 14/05/1863.*

⁶⁰ *Relatório do presidente de província João José de Oliveira Junqueira, à Assembléia Provincial em 15/02/1860.*

⁶¹ CASCUDO. *História da cidade do Natal*, p. 258.

esse mesmo governo, em obras que, inclusive, após estarem prontas muito contribuiriam para a expansão dos seus negócios, não se negou a fazê-lo, mas também não as realizou.

O presidente de província em relatório datado de 14/02/1859, dirigido à Assembléia Provincial, informava que a obra de construção da “Ponte da Macaíba”, às custas dos cidadãos Estevão José Barbosa de Moura e Fabrício Gomes Pedroza estava bastante adiantada, mas não havia sido concluída. Informava ainda que a Presidência colocara a disposição dos dois cidadãos a quantia de 1:000\$000 para auxiliá-los nas despesas. Dessa quantia, apenas o coronel Estevão Barbosa de Moura pegou a metade.

Em relatório de 14 de outubro do mesmo ano, o presidente de província informa à Assembléia Provincial que o coronel Estevão Barbosa de Moura havia concluído a parte da “Ponte da Macaíba”, da qual ficara responsável, tendo o presidente ido pessoalmente observá-la e comprovado sua solidez. Para a conclusão da outra parte, que ficara sob a responsabilidade do major Fabrício Pedroza, o presidente contratara o major Manoel Modesto do Lago, pela quantia de 1:500\$000 réis. O motivo desta contratação, teria sido pelo fato do major Fabrício ter lhe pedido para ser dispensado da obrigação de concluir a obra, sob a alegação de motivos que o presidente considerou poderosos, mas não deixou claro em seu relatório de que se tratava.

Uma outra obra que também não foi concluída pelo major Fabrício Pedroza, esta mais diretamente ligada aos seus negócios, foi o aterro de Guarapes. Esse aterro foi iniciado na administração do presidente Antônio Marcelino Nunes Gonçalves que dirigiu a província do Rio Grande do Norte no período de 18/06/1858 a 04/10/1859. Esse presidente foi o que mais investiu em melhoramentos em Guarapes, chegando a cogitar uma futura transferência da capital para lá.

Era intenção da presidência da província construir uma ponte que ligasse Guarapes à outra margem do rio Jundiá, diminuindo assim, a distância entre o vale açucareiro do Ceará-mirim e o porto de Guarapes. Para isso, seria necessário a construção de um aterro, que foi iniciado em 1859. Em 1861, esse havia alcançado uma extensão de 168 braças e uma largura de uma braça e meia.⁶² Em 1862, o presidente Pedro Leão Veloso solicitou a Fabrício Pedroza que desse continuidade à construção do aterro, o que ele prontamente aceitou.⁶³ Em 1863, o presidente Leão Veloso informou à Assembléia

⁶² *Relatório do presidente de província José Bento da Cunha Figueiredo Júnior, em 06/04/1861.*

⁶³ *Relatório do presidente Pedro Leão Veloso à Assembléia Provincial em 16/02/1862.*

Provincial que havia mandado parar a construção do aterro, pois seu administrador, Fabrício Pedroza, fê-lo ver que a continuação da obra sairia muito cara.⁶⁴

Pelo exposto, fica claro que a expansão comercial da Casa de Guarapes, pelo menos em sua fase inicial, muito se deveu aos incentivos e melhoramentos promovidos pelo governo provincial em benefício daquele empreendimento.

3.3. Guarapes: desenvolvimento e decadência

Tendo sido beneficiada com obras de melhoramentos realizadas pelo governo, em pouco tempo a localidade de Guarapes se transformou no principal núcleo comercial da província. O motivo da realização das obras e do desenvolvimento alcançado por Guarapes foi a instalação, ali, da casa exportadora-importadora do velho Fabrício Pedroza.

A partir de 1859, data de sua fundação, a “Casa de Guarapes” passou a adquirir praticamente toda a produção açucareira dos férteis vales de São José de Mipibu e Ceará-mirim. Além do açúcar, a firma comprava também o algodão vindo do sertão e a produção de couros e peles. O sal, através dessa empresa, seguia o caminho inverso, indo do litoral para o sertão. Da mesma forma que exportava, a “Casa de Guarapes” importava produtos manufaturados, vindos principalmente da Inglaterra que era seu melhor cliente.

No início da década de 1860, Fabrício Pedroza já era o principal comerciante do Rio Grande do Norte. A fim de aumentar seus lucros, viajou a Pernambuco, de onde trouxe técnicas mais modernas que passaram a ser utilizadas no processo de fabricação do açúcar norte-rio-grandense.⁶⁵ Por essa época, passou também a financiar lavouras de cana-de-açúcar através de dinheiro e máquinas, o que contribuiu para aumentar a produção desse produto e, conseqüentemente, seus lucros.

Para dinamizar seus negócios, Fabrício Pedroza se utilizou de criteriosa escrituração, o que transmitia confiança aos seus clientes e lhe permitia manter o controle sobre o patrimônio que possuía. Apesar de ser semi-analfabeto, ele contou com a valorosa colaboração de seu genro, Amaro Barreto de Albuquerque Maranhão, no desenvolvimento de sua empresa. Os trabalhos de contabilidade da firma eram executados por Eloy Castriciano de Souza, que ali realizava as funções de guarda-livros.

⁶⁴ Relatório do presidente de província Pedro Leão Veloso, à Assembléia Provincial em 14/05/1863.

⁶⁵ CASCUDO. *História da cidade de Natal*. p. 258.

A Guerra de Secessão nos Estados Unidos, contribuiu para aumentar o volume de negócios da “Casa de Guarapes”, já que a Inglaterra, durante esse período, ficou sem o algodão norte-americano e teve que procurar novos mercados produtores. O Rio Grande do Norte era um desses mercados, e apesar de não haver aumentado demasiadamente sua produção algodoeira, obteve grandes lucros com o aumento nos preços do produto. Tendo se tornado o principal entreposto comercial da província, chegando mesmo a superar o comércio macaibense, Guarapes atingiu o ápice do seu desenvolvimento graças à presença do empreendimento que lá se instalara.

A expansão da “Casa de Guarapes” aumentava as rendas da província, à medida em que impedia que os comerciantes norte-rio-grandenses procurassem outras praças para venderem seus produtos. Com a grande demanda do algodão pelo mercado internacional durante o conflito nos Estados Unidos, houve um brusco aumento na receita provincial. Tratando desse momento, Câmara Cascudo relata que:

“A exportação para portos estrangeiros que fôra, em 1859-60, de 232:478\$320, subiu em 1860-61 para 3.027:762\$657! O intercâmbio acelerou-se, numa política instintiva de compensação comercial. Só pelo porto de Liverpool vieram mercadorias no valor de 512:412\$393 em 1859-60.”⁶⁶

Com o fim da Guerra de Secessão ocorreu uma queda muito grande no preço do algodão, pois os Estados Unidos voltaram a sua condição de grande fornecedor desse produto para a Inglaterra. “A receita de 1865-66 que fôra de 269:192\$429 desceu, bruscamente, no exercício imediato de 186:888\$755.”⁶⁷ Essa queda na arrecadação provincial era o reflexo da produção norte-americana que chegava ao mercado.

No exercício de 1869-70, do porto fluvial da “Casa de Guarapes” saíram carregados com as mais diversas mercadorias produzidas na província, vinte navios, que se destinaram aos mercados estrangeiros. Nesse mesmo exercício, o porto de Natal carregou apenas vinte e um navios.⁶⁸ Levando-se em consideração que em Guarapes o empreendimento pertencia a um único comerciante, pode-se inferir a dimensão do seu comércio.

⁶⁶ CASCUDO. *História do Rio Grande do Norte*. p. 382.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 382.

⁶⁸ CASCUDO. *História da cidade de Natal*. p. 243.

Mesmo tendo atingido um grande e vertiginoso desenvolvimento, a “Casa de Guarapes” estava sujeita às variações do mercado internacional, pois sua base de sustentação estava nos os negócios de exportação-importação. As lavouras de exportação, que haviam atingido sua fase áurea nas décadas de 1850 e 1860, enfrentaram uma grave crise econômica no início dos de 1870.⁶⁹

O algodão sofreu um acentuado declínio na sua produção e no preço. Por outro lado, a produção açucareira do Rio Grande do Norte teve que competir com a produção cubana e a produção de açúcar de beterraba produzida na Europa e nos Estados Unidos. Esses fatores levaram ao fechamento de várias casas exportadoras-importadoras que haviam sido abertas na província nos anos de 1850 e 1860.⁷⁰

Apesar de também haver sofrido os efeitos da grave crise econômica da década de 1870, que ocasionou o fechamento de várias casas comerciais na província, a “Casa de Guarapes,” teve como causa principal de seu fechamento, a morte de seu fundador, Fabrício Gomes Pedroza. Tendo adoecido em 1871, ele viajou para o Rio de Janeiro em busca de melhor atendimento médico. Faleceu naquela província em vinte e dois de setembro de 1872.

Após a sua morte, seu genro Amaro Barreto de Albuquerque Maranhão, assumiu a direção dos negócios, mas sem conseguir atingir o sucesso de outrora. O filho de Fabrício Pedroza, o também Fabrício Gomes Pedroza, transferiu o comércio para Natal, onde em 1890 suas atividades foram definitivamente encerradas.

Hoje, do grande empório comercial que foi a “Casa de Guarapes,” restam apenas no alto da colina solitária, as ruínas da residência daquele que foi em determinado período do século XIX, um dos homens mais poderosos da província do Rio Grande do Norte.

⁶⁹ MONTEIRO. Op. cit., p.148.

⁷⁰ Ibid. p. 149.

CONCLUSÃO

A “Casa de Guarapes”, no período de 1859 a 1872, foi uma empresa singular na província do Rio Grande do Norte. Por essa época ela constituiu-se na principal exportadora-importadora, tornando-se a maior compradora de algodão, açúcar, sal, peles e couros, e a mais eficiente distribuidora de produtos manufaturados vindos da Europa.

Ao término de nossa pesquisa, podemos afirmar que entre os fatores de ordem externa, o desenvolvimento do capitalismo europeu, principalmente o britânico, e o seu avanço em busca de novos mercados consumidores produtores, colaboraram para a expansão da Casa Comercial de Guarapes, à medida que os investimentos realizados no Brasil estimularam, ainda que timidamente, o desenvolvimento comercial da província.

A Guerra de Secessão nos Estados Unidos (1861-1865), prejudicou as lavouras de algodão daquele país, impedindo-o de continuar abastecendo normalmente as indústrias têxteis inglesas, que passaram a procurar novos mercados produtores. Nesse momento, Guarapes era o principal entreposto comercial do Rio Grande do Norte, adquirindo toda a produção algodoeira da região agreste e do alto sertão da província. Esse surto exportador aumentou em muito o volume de negócios da “Casa de Guarapes.”

No âmbito interno, a “Casa de Guarapes” foi amplamente privilegiada pela atitude de diversos presidentes da província, que, buscando desenvolver nosso comércio e nossa economia, realizaram diversas obras de melhoramentos que beneficiaram aquele empreendimento particular.

Dessa forma, é coerente afirmar que apesar do espírito empreendedor de Fabrício Pedroza, a ajuda recebida do governo provincial foi de fundamental importância para que ele chegasse a ocupar durante um determinado período, a posição de principal comerciante da província do Rio Grande do Norte.

Ao finalizarmos nosso trabalho, cremos termos contribuído, mesmo que timidamente, para o resgate de uma importante etapa da história econômica do Rio Grande do Norte. Claro que lacunas ficaram, mas esperamos que em breve elas sejam preenchidas.

As ruínas da “Casa de Guarapes” foram tombadas em 18 de dezembro de 1990, pelo Governo do Estado, através da Portaria nº 456/90. Transcorridos mais de dez anos do tombamento, nada foi efetivamente feito para preservar as ruínas do velho casarão.

FONTES

- Relatório do presidente da província, Antônio Marcelino Nunes Gonçalves à Assembléia Provincial em 14/02/1859;
- Relatório do presidente da província, Antônio Marcelino Nunes Gonçalves, à Assembléia Provincial em 04/10/1859;
- Relatório do presidente da província, João José de Oliveira Junqueira à Assembléia Provincial em 15/02/1860;
- Relatório do presidente da província, José Bento das Cunha Figueiredo júnior à Assembléia Provincial em 06/04/1861;
- Relatório do presidente da província, Pedro Leão Veloso, à Assembléia Provincial em 16/02/1862;
- Relatório do presidente da província, Pedro Leão Veloso à Assembléia Provincial em 14/05/1863;
- Exposição do presidente da província, Olinto José Meira em 21/03/1866, publicado em anexo ao Relatório 01/10/1866.

BIBLIOGRAFIA

CASCUDO, Luís da Câmara. *História da cidade do Natal*. 3. ed. Natal: RN Econômico, 1999.

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

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

EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudanças: a indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. (Coleção Estudos Brasileiros, 15).

LIMA, Nestor. *Municípios do Rio Grande do Norte: Macaíba, Macau, Martins e Mossoró*. [S.l.]: 1990. (Coleção Mossoroense, série C, v. 599). Edição fac-similar da Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte. v. 35-37, 1941.

LOPEZ, Luiz Roberto. *História do Brasil Imperial*. 6. ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993. (Revisão, 8).

MANCHESTER. Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 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)*. Recife: 2000. Tese (Doutorado em História). UFPE.

MONTEIRO, Denise Mattos. *Introdução à História do Rio Grande do Norte*. Natal: EDUFERN, 1986.

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

POMBO, Rocha. *História do Rio Grande do Norte*. Rio de Janeiro: Anuário do Brasil, 1992.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 42. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995.

REVISTA da Academia Norte-rio-grandense de Letras. Natal: Universitária, 1976. Edição comemorativa do 40º aniversário da instituição (1936-1976).

ROSADO, Vingt-Un. *Gente a favor de Mossoró*. Natal: Graf. Manimbu, 1976. (Coleção Mossoroense, v. 36). Edição de homenagem ao II Congresso Brasileiro de Florestas Tropicais.

SANTOS, Paulo Pereira dos. *Evolução econômica do Rio Grande do Norte: do século XVI ao século XX*. Natal: Clima, 1994.

SILVA, Alcir Veras da. *Algodão e indústria têxtil no Nordeste*. Natal: Universitária, 1980.

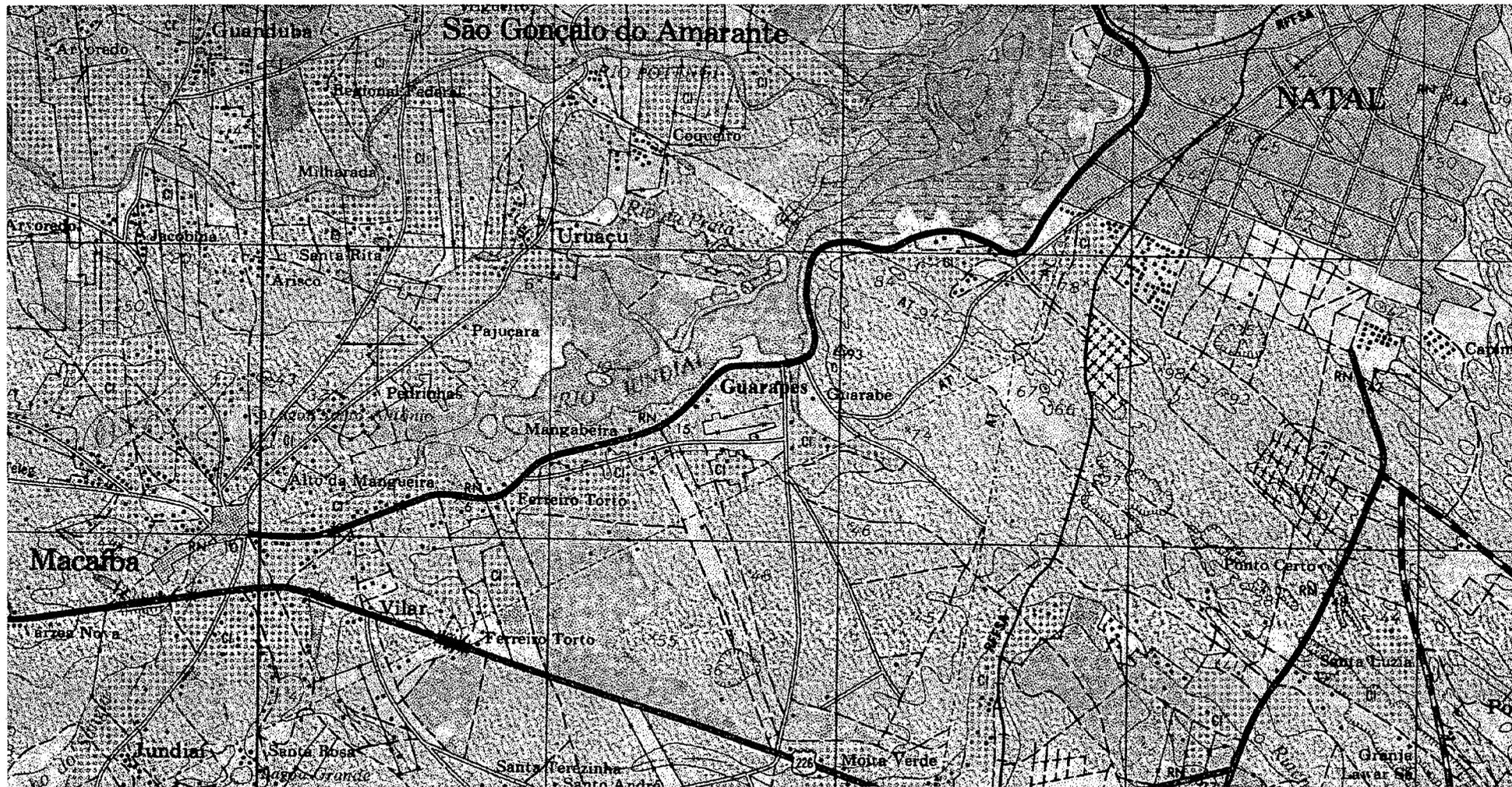
SOUZA, Eloy de. *Memórias*. Natal: Fundação José Augusto, 1975.

TAKEIA, Denise Monteiro. *Europa, França e Ceará: origens do capital estrangeiro no Brasil*. Natal: Universitária, 1995.

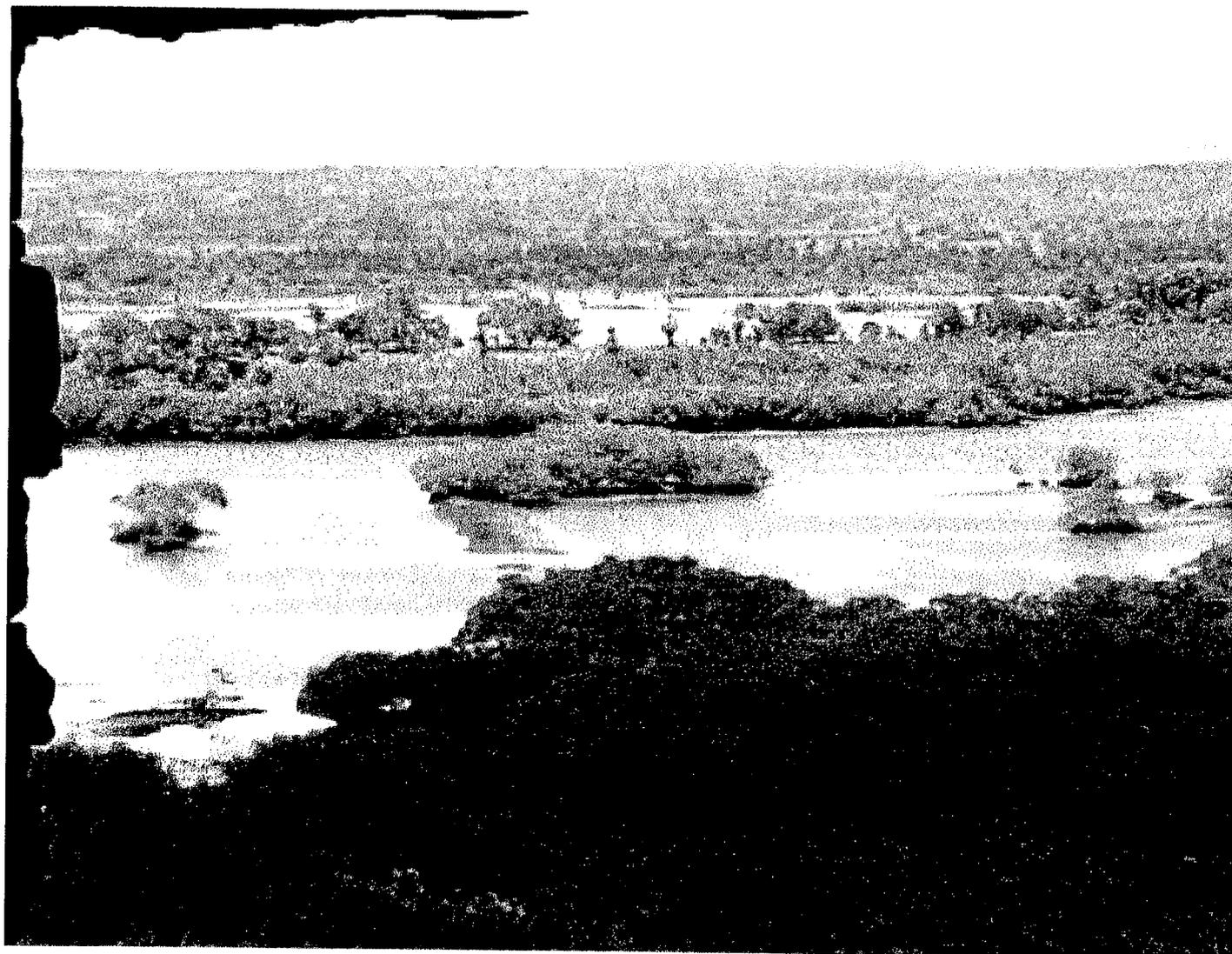
_____. *Um outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte. (1880-1915)*. Fortaleza: BNB, 1985.



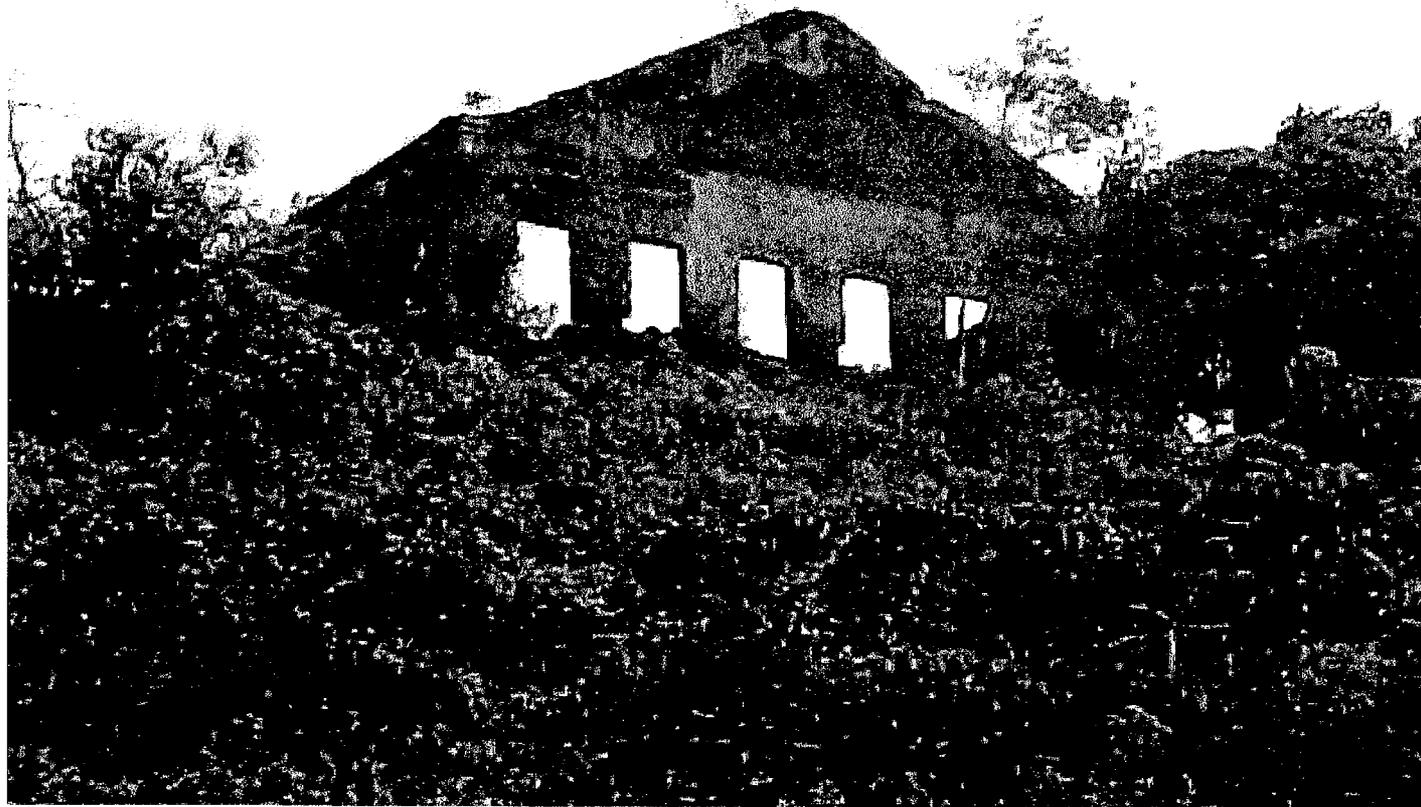
ANEXOS



MAPA DESTACANDO A LOCALIZAÇÃO DE GUARAPES



Restos do antigo aterro de Guarapes, vistos do interior do velho casarão de Fabrício Pedroza. Do outro lado do rio Jundiá, vê-se parte do povoado de Uruaçu.



Ruínas do casarão de Guarapes, na margem esquerda da estrada Natal-Macaíba.

