

portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto do açu-oficinas (1750-1860)*

Denise Mattos Monteiro**

Universidade Federal do Rio Grande do Norte

RESUMO

Na América portuguesa, na segunda metade do século XVIII, os *portos do sertão*, situados no litoral setentrional da Colônia, mais especificamente nas capitanias do Ceará e Rio Grande do Norte, surgiram a partir da produção de mercadorias típicas dessa área, comercializadas no mercado interno colonial. No presente artigo, estudamos a evolução de um desses portos – o porto do Açú-Oficinas, na capitania/província do Rio Grande do Norte –, investigando a relação entre o declínio de sua atividade e a expansão da agroexportação nessa província, ocorrida em meados do século XIX. O novo desenho das vias de comércio, decorrente dessa expansão, garantiu o estabelecimento da hegemonia do porto de Natal, capital da província.

Palavras-chave: Portos, Vias de comércio, Mercado interno, Navegação, Agroexportação.

ABSTRACT

In the Portuguese America during the second half of the eighteenth century, the ports of *sertão* (north-eastern semiarid), situated in the northern coast of the Colony, and more specifically in the captaincies of Ceará and Rio Grande do Norte, emerged from the production of goods typical of this area, traded in the internal colonial market. In this article, we study the evolution of one of these ports – the port of Açú-Oficinas, in the captainship/province of Rio Grande do Norte –, investigating the relationship between the decline of its activity and the expansion of agro-export in the province, during the mid-nineteenth century. The drawing of the new trade routes as a result of this expansion, guaranteed the establishment of the hegemony of the port of Natal, the provincial capital.

Keywords: Ports, Trade Routes, Internal Market, Navigation, Agroexport.

* Submetido: fevereiro, 2012; aceito: abril, 2012

** Doutora em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Professora aposentada da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Email: denisemm@ufrnet.br.



Na América portuguesa, a abertura dos portos em 1808 foi um marco no processo de passagem do estatuto de Colônia para o de Nação politicamente independente. O fim do *exclusivo metropolitano do comércio colonial* (NOVAIS, 1986:61-62) daí decorrente teve, como uma de suas consequências, a presença e a expansão dos interesses do capital industrial inglês no Brasil, no decorrer do século XIX. Mas os reflexos da abertura da Colônia ao livre-comércio, que conduziria paulatinamente à integração do país nas correntes do comércio internacional, foram em grande parte neutralizados pela desfavorável conjuntura econômica do período em que ocorreu.

O denominado *renascimento da agricultura* na América portuguesa, entre o final do século XVIII e as primeiras duas décadas do século XIX (PRADO JR., 1984:79-93), favorecido pelas Guerras Napoleônicas e pela Guerra de Independência dos Estados Unidos da América, chegou ao fim com o restabelecimento da paz. Segundo Vilar (1980:393), depois de 1817, com a estabilidade monetária restabelecida [pós-guerras napoleônicas], instala-se uma tendência de conjunto à queda dos preços, tendência que não se recuperará até 1850. Nessa conjuntura, os produtos tradicionais do Brasil (açúcar, algodão, arroz, couros e tabaco), “além da baixa generalizada, além da natural retração dos mercados, [sofreram] também violenta concorrência nos mercados internacionais, pelo surgimento de novas áreas produtoras ou o restabelecimento de outras (PINTO, 1984:132). A primeira metade do século XIX registrou, assim, uma “tendência declinante”, na qual “a baixa nos preços das exportações brasileiras, entre 1821-30 e 1841-50, foi de cerca de 40 por cento” (FURTADO, 1964:131-132).

Essa longa conjuntura desfavorável à agroexportação brasileira, embora tenha tido efeitos diferenciados nas distintas regiões do país, implicou, em maior ou menor grau, um impulso na produção e no comércio voltados para os mercados locais e/ou regionais.

Na região que hoje denominamos Nordeste, a retomada de um vínculo mais vigoroso com o mercado externo só ocorreria nas décadas de 1850 e 1860, quando a expansão da agroexportação, sobretudo a algodoeira, permitiu um aprofundamento da integração da região nas correntes do comércio internacional. Dessa forma, a primeira metade do século XIX, no que se refere a essa região, constitui um recorte temporal especialmente importante quando nosso objetivo é com-



preender historicamente o processo de formação do mercado interno no Brasil.

Figura 1 – Localização dos Portos do Sertão num mapa atual do Brasil. Mapa elaborado pela autora



Em nosso artigo, tendo em vista esse objetivo, o foco central está num aspecto específico daquele processo, qual seja, o das mudanças ocorridas no desenho das vias de comércio. Nesse enfoque, o caso da capitania/província do Rio Grande do Norte é particularmente valioso para a pesquisa: trata-se do único estado brasileiro que tem parte de



sua costa situada no litoral leste e parte no litoral setentrional do país; nesta última, é onde o sertão avança até o mar, como se pode observar pela Figura 1. Propomo-nos a investigar a evolução das vias de comércio, especialmente dos portos, dessa capitania/província, no período de tempo que compreende a segunda metade do século XVIII e a primeira metade do século XIX.

Gado, charque e sal: o nascimento de um porto sertanejo

No estado do Rio Grande do Norte, as terras compreendidas no denominado “polígono das secas” correspondem a 92% do território estadual (ANDRADE, 1980:28). Dessa forma, é compreensível que não apenas as correntes de povoamento branco europeu do interior da capitania tenham se orientado pelo curso dos rios existentes no sertão, como também os primeiros currais tenham se estabelecido às margens desses mesmos rios.

Referindo-se à importância dos cursos d’água no estabelecimento dos caminhos coloniais na região de Piratininga, Sérgio Buarque de Holanda afirmava que “o valor dos rios estava, aparentemente, menos em servirem de vias de comunicação do que de meios de orientação” (HOLANDA, 1994:34). Nas condições naturais do sertão nordestino, onde os rios são intermitentes, apresentando leitos secos na maior parte do ano, seu valor estava também na possibilidade da existência de alguma fonte de água em meio a uma terra semiárida. Assim, as primeiras frentes de conquista do interior da capitania, nos anos de 1680, originadas no sertão das capitanias de Pernambuco e Paraíba, orientaram-se pelo curso do mais importante rio existente no que é hoje o estado do Rio Grande do Norte – o rio Piranhas-Açu (MONTEIRO, 2007:34).

Expropriados os indígenas de suas terras e fontes de água, depois de vencidos no longo período de resistência por eles interposta ao avanço da colonização, o sertão da capitania do Rio Grande começou a ser efetivamente povoado pelos colonizadores a partir de meados do século XVIII. A chegada de sesmeiros e grandes posseiros, que passaram a residir em suas terras, consolidou todo o interior da capitania como território de domínio da Coroa portuguesa.





Indicando-nos a expansão do povoamento colonial, sete vilas foram criadas na capitania na segunda metade daquele século. Quatro delas, originadas de missões de aldeamento indígena, localizaram-se na faixa litorânea leste, onde se situava a Cidade do Natal, sede administrativa do poder metropolitano¹. As demais três vilas foram criadas no sertão da capitania e permaneceriam como as únicas existentes nessa área até o final da terceira década do século XIX.

A primeira vila sertaneja foi a Vila de Portalegre, criada em 1761 para alojar indígenas expulsos de um aldeamento missionário no sertão (Missão do Apodi), cujas terras e fontes de água eram cobiçadas por colonos². As outras duas vilas estiveram na rota das primeiras frentes de conquista do interior da capitania, constituindo pontos de apoio para o avanço das forças que combatiam os habitantes nativos: a Vila Nova da Princesa (atual cidade do Açu) e a Vila do Príncipe (atual Caicó). Ambas foram instaladas no ano de 1788 e se situam às margens dos rios que formam a bacia hidrográfica Piranhas-Açu, que corre na direção sul-norte, tendo sua foz no litoral setentrional do estado. Na figura 2, podemos observar o curso do rio Piranhas-Açu e a localização dessas três vilas sertanejas.

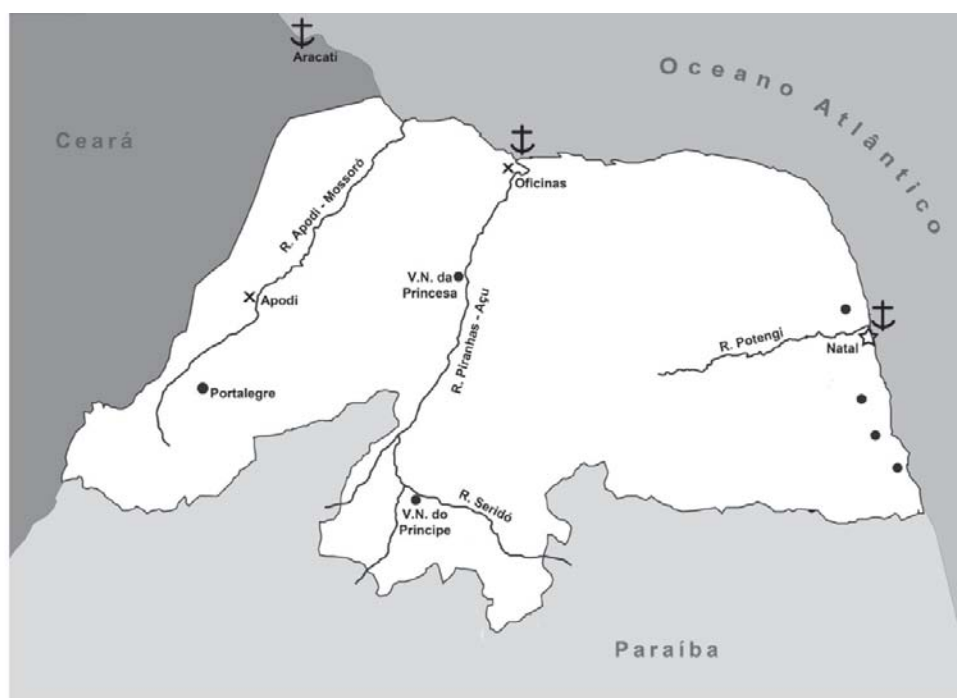
Na segunda metade do século XVIII, a “ribeira do Açu”, que deu origem à Vila Nova da Princesa, e a “ribeira do Seridó”, onde se originou a Vila do Príncipe, constituíam as duas principais áreas do criatório da capitania. Entre os anos de 1774 e 1778, “a Ribeira do Açu contava com o maior número de fazendas, noventa e seis, secundada pela Ribeira do Seridó com setenta” (MACEDO, 2007:120). A pecuária se constituía como a atividade econômica fundamental, caracterizando o Rio Grande como fornecedor de gado para o abastecimento dos núcleos colonizadores da Paraíba e Pernambuco, o que garantia alimento e animal de tração para a zona canavieira litorânea.

¹ Foram elas: ao norte da Cidade do Natal: Vila Nova de Extremoz, 1760 (Missão de Guajiru); ao sul da Cidade do Natal: Vila Nova de Arez, 1760 (Missão de Guaraíras), Vila de São José do Rio Grande, 1762 (Missão de Mipibu) e Vila Flor, 1769 (Missão de Igramació).

² Apodi, situada às margens do rio Apodi-Mossoró e de uma lagoa, se tornaria uma freguesia em 1766. Mas a povoação só ganharia o estatuto de Vila em 1833.



Figura 2: Territórios da capitania do Rio Grande do Norte (segunda metade do século XVIII). Mapa elaborado pela autora.



- Povações
- Cursos fluviais
- Primeiras vilas
- Cidade do natal
- Portos
- Atuais limites

Mas o fornecimento de “gado em pé” para mercados distantes se fazia pelos longos caminhos terrestres que atravessavam o sertão, na direção sudeste. Inevitavelmente, a mercadoria chegava a seu destino depreciada, tendo em vista as mortes, as doenças e os extravios ocorridos nesses extensos deslocamentos.

Foi nesse quadro que surgiram as chamadas *oficinas*, estabelecimentos rústicos para a fabricação de carne-seca, instaladas próximas à foz dos rios Piranhas-Açu e Apodi-Mossoró. O sal, elemento indispensável para a fabricação do produto, era extraído das salinas existentes e exploradas nessa área desde o século XVII (MEDEIROS FILHO, 2003), apesar da existência do monopólio régio sobre o sal³.

³ “O sal constituía monopólio da coroa, tendo sido um dos mais pesados e onerosos que a colônia teve de suportar, pois afeta um gênero de primeira necessidade, en-



As oficinas constituíram uma alternativa econômica para criadores de gado da capitania do Rio Grande, mas também do Ceará e do Piauí, onde igualmente se desenvolveram. Permitiram a continuidade do abastecimento de carne, evitando-se a depreciação do produto fornecido pelo “gado em pé”, e possibilitaram o alcance de mercados longínquos, como a região das Minas, a Bahia e o Rio de Janeiro (GIRÃO, 1995).

No que se refere à produção e ao comércio do charque na capitania do Rio Grande, raríssimas, esparsas e lacônicas são as referências encontradas na documentação disponível sobre o período colonial, e inexistem pesquisas específicas sobre o tema. Oliveira (2008:6), em seu estudo sobre as oficinas do Ceará, considera que

A dificuldade de encontrar registros mais gerais sobre a atividade da produção do charque e o seu comércio pode ser entendida a partir da tributação realizada pela Coroa na pecuária. A agricultura comercial foi privilegiada pelos administradores régios na sua tributação, sendo objeto de regulamentações específicas [...]. O mesmo não aconteceu com a pecuária, daí a dificuldade de mensurar a tributação, mesmo quando se trata do gado fornecido para as feiras, e menos ainda para o gado que transitou dentro da capitania do Ceará para o abastecimento das oficinas de charque. As dificuldades de documentar a produção do charque não se encerram aí. As movimentações do charque também não foram contabilizadas pela Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba (1759-1780), uma vez que não foram exportados com frequência para Portugal [...].

Dentre as raras menções à produção das oficinas no território da capitania do Rio Grande está o registro feito, em 1775, pelo governador e capitão-general de Pernambuco, José César de Menezes, em sua *Idéia da População da Capitania de Pernambuco e das suas anexas, extensão de suas costas, rios e povoações notáveis* [...]. Ele registrou:

carecendo-o consideravelmente. Para defender o monopólio e proteger produção similar portuguesa (a indústria salineira foi uma das mais importantes em Portugal), dificultava-se o mais possível a produção brasileira, e esta só se fazia contra obstáculos enormes e perseguição tenaz. Se se manteve apesar disto, é que a falta de sal e seu preço bem como o abuso e desleixo dos contratadores eram tais que a repressão ao contrabando se tornava difícil, e de uma forma completa, impossível” (PRADO JR., 1984:104).



É esta ribeira [do Seridó] de algum comércio, por virem todos os anos três ou quatro barcos às oficinas de fatura de carnes secas e couramas. Tem uma povoação com sua freguesia que é a [...] de S. João Baptista da Ribeira do Açú. Esta dista dezesseis léguas do mar, e tem vinte e uma de costa [...], tem três capelas filiais, noventa e seis fazendas, quinhentos e setenta e um fogos, e duas mil e oitocentas e sessenta e quatro pessoas de desobriga⁴.

Como o registro revela, paralelamente à produção de charque expandiu-se a produção de couro. “Entre os tradicionais artigos [das exportações brasileiras], o couro alcançou extraordinário surto durante o século XVIII, sendo o sertão nordestino uma tradicional área do criatório (PINTO, 1979:205).

A criação de oficinas de charque e o estabelecimento de curtumes provocaram uma mudança na direção da rota das boiadas. Se antes elas tomavam a direção sudeste, onde estavam os núcleos populacionais da zona canavieira, passaram a seguir rumo ao norte, seguindo o curso dos rios que desaguam no litoral setentrional.

Assim surgiram os chamados *portos do sertão*, nas capitânicas do Ceará e do Rio Grande do Norte, articulados, na primeira, às ribeiras do Acaraú, Ceará e Jaguaribe, e, na segunda, às ribeiras do Açú e Apodi (MELLO, 2002:194)⁵. Esse surgimento nos indica a ocorrência de uma reconfiguração do espaço em função da produção e comércio de charque, couro e sal, comércio esse nuclearizado pela praça do Recife. Sobre esse *Nordeste recifense*, servido pela navegação de cabotagem, diz Mello (2001:53-54):

Acossado ao norte pela concorrência de São Luís, mas sobretudo a sul e a oeste pela de Salvador, o Recife compensou-se estendendo-se pelos “portos do sertão”, isto é, pelas ribeiras a oeste da baía de Touros no Rio Grande do Norte, transformando-se naquele “armazém geral” gabado pelo autor anônimo das “Revoluções no Brasil” [...]. Administrativamente, a área do entreposto ficou fortalecida pela criação da capitania-geral de Pernambuco, que incluía também o Ceará, o Rio Grande, a Paraíba e Itamaracá como “capitânicas anexas”, só a última definitivamente incorporada

⁴ *Apud* MEDEIROS FILHO (2003:15-16). *Pessoas de desobriga*, isto é, aquelas que, vivendo em áreas desprovidas de clero, estavam desobrigadas de receber os sacramentos da igreja, recebendo a visita periódica de padres.

⁵ Veja-se Figura 1.



ao território pernambucano, ao passo que as demais conquistarão sua autonomia na virada de setecentos para oitocentos, inclusive o direito de comerciarem diretamente com o Reino e, após a abertura dos portos, com o estrangeiro, muito embora permanecessem dependentes ainda por um século do comércio recifense.

Atestando a importância desse fluxo mercantil na segunda metade do século XVIII, comerciantes pernambucanos, em 1757, solicitaram à Coroa portuguesa a permissão para

o estabelecimento de uma companhia para explorar as carnes secas e os couros do sertão [...]. Pretendiam incrementar a produção de carnes e couros e distribuí-la em Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Isso quer dizer que pretendiam ampliar o próprio mercado interno para a produção da colônia (RIBEIRO JR., 2004:80).

A permissão, porém, não foi concedida, optando a Coroa pela criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, “nas bases que a metrópole determinaria sob a influência dos mercadores reinóis” (RIBEIRO JR., 2004:80–81). Essa Companhia, disposta na prática do monopólio do comércio de exportação e importação de mercadorias na área da capitania de Pernambuco e suas anexas, atuou entre 1759 e 1777.

Lisboa e Porto eram os dois terminais europeus para os produtos coloniais transportados pelos navios da companhia. Os portos exportadores da região monopolizada eram Recife e Paraíba, sendo Recife o principal com mais de 79% das embarcações enviadas para a metrópole (RIBEIRO JR., 2004:116).

O estabelecimento da Companhia se, por um lado, atendia aos interesses do capital mercantil europeu, por outro, refletia o crescimento demográfico da área: entre 1762 e 1777, a população das capitanias de Pernambuco, Paraíba, Ceará e Rio Grande do Norte *mais do que duplicou em 15 anos*, passando de 169.582 para 363.238 habitantes (RIBEIRO JR., 2004:72–73).

Nessa última capitania, especificamente, a tendência a um crescimento demográfico contínuo e acelerado se manteve, pois, entre 1777 e 1805, o contingente populacional novamente duplicou, passando de 24.238





para 49.250 habitantes (MONTEIRO, 2005:33, 37). Grande parte desse contingente, podemos supor, estava concentrado nas duas mais importantes ribeiras criatórias do sertão potiguar, localizadas na bacia hidrográfica Piranhas-Açu. A área de sua foz, abrigando oficinas e curtumes, era um escoadouro natural para a produção sertaneja e, também, uma porta de entrada de mercadorias que, não sendo produzidas localmente, abasteciam uma parcela da população.

O *porto do Açu*, como ficou conhecido, derivou seu nome de uma das duas grandes ribeiras criatórias da capitania. Não constituía um porto propriamente marítimo, mas sim fluvial, acessível somente a pequenas embarcações. Estas, entrando pela barra do rio e singrando seu trecho navegável, percorriam uma distância de aproximadamente 30 quilômetros até o denominado *porto das Oficinas*, à margem esquerda do rio. A partir daí, por via terrestre se fazia a comunicação com a Vila Nova da Princesa, distante do porto cerca de 70 quilômetros, e com outras partes do sertão⁶.

As condições da navegação marítima eram difíceis, pois *o oceano está cortado por vias balizadas pelos ventos, canalizadas pelas correntes e pautadas pelas estações*. No litoral setentrional do Brasil, então chamado *costa leste-oeste*,

Correnteza mais rápida de todo o litoral brasileiro, atingindo velocidades de 2,5 nós no costão que vai do cabo de São Roque (Rio Grande do Norte) ao cabo Orange (Amapá), a corrente das Guianas facilitava grandemente a navegação para o Norte. Tamanha é a força das águas rolando nessa área que, mesmo com as velas meio arriadas, navios grandes podiam cobrir em três dias as trezentas léguas separando o cabo de São Roque do porto de São Luís. Em contrapartida, a corrente representava um obstáculo quase intransponível à navegação à vela no retorno do Estado do Maranhão ao Estado do Brasil. Até o advento dos barcos a vapor, nos meados do século XIX, só as sumacas – barças pequenas de dois mastros – conseguiam sair da Bahia, de Pernambuco, ou mais do Sul, e bordejar na torna viagem do Pará e do Maranhão. Ainda assim, tudo dependia da sorte (ALENCASTRO, 2000:58)⁷.

⁶ Com referência às distâncias mencionadas, baseamo-nos em Carvalho Filho (1918:157).

⁷ Referindo-se aos “condicionamentos políticos que a geografia econômica impôs à colonização”, diz o autor: [...] “a separação entre o Estado do Brasil e o Estado do Maranhão (1621), cujos limites começavam exatamente na altura do cabo de São





A navegação entre Recife e os portos do sertão “dependia das monções do sudeste, isto é, dos meses de inverno, as sumacas partindo em maio para regressar em outubro, com os primeiros ventos alísios” (MELLO, 2002:197).

Já no trecho navegável do rio Piranhas-Açu, que dava acesso ao porto das Oficinas, o movimento das embarcações dependia da ocorrência de maré-cheia, única forma de se alcançar o porto. Em 1799, referindo-se às barras e enseadas existentes no Rio Grande do Norte, o capitão-mor anotou:

[Na barra do Açu] só entram barcos em águas vivas por ter a dita barra pouco fundo, e da parte de dentro é fundo o bastante, e é rio com oito léguas de comprido, e um quarto de légua, pouco maior ou menor, de cargo. Os ditos barcos vão ali carregar sal, peixes, algodão, couros e solas⁸.

Segundo Mello (2002:196), as sumacas “requeriam os serviços de pequenas embarcações [que constituíam um] tráfego fluvial subsidiário da cabotagem”. Dessa forma, “nos portos do sertão a sumaca também teve de recorrer às embarcações menores” (*idem*), como as balsas e jangadas que, movidas à vela, utilizavam-se também de remo ou vara para velejar em rios de pouca profundidade.

É plausível imaginar que as condições do porto do Açu-Oficinas correspondiam à descrição feita por Honorato (1996:167) dos portos do Brasil no século XIX. O autor escreveu:

O porto no correr do Império, é bom que se diga, não passava de um conjunto desarticulado e mal construído de trapiches de madeira, onde

Roque, responde ao quadro de ventos e marés predominantes na costa sul-americana: facilidade de comunicações com a Corte e transtorno da navegação litorânea sul-americana levam à criação de duas colônias distintas no espaço da América portuguesa. O Estado do Maranhão foi extinto em 1774, pelo Marquês de Pombal” (ALENCASTRO, 2000:59).

⁸ Fonte: Brasil. MINISTÉRIO DA CULTURA. *Projeto Resgate da Documentação Histórica Barão do Rio Branco* Rio Grande do Norte, 1 CD-ROM, cx. 8, d. 503: Ofício do capitão-mor do Rio Grande do Norte, Caetano da Silva Sanches, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 1 de março de 1799.

Note-se que não há menção no ofício a carregamentos de charque, uma vez que a atividade das oficinas já havia sido proibida, como veremos adiante.



encostavam “lanchas” que eram carregadas para levar os produtos até o navio que ficava fundeado ao largo. Cada um desses trapiches tinha o seu dono, que, normalmente, tinha um grupo de escravos que transportava o produto desde o armazém até o pontal ou trapiche. Os chamados armazéns eram, normalmente, galpões de madeira com piso de chão, sem segurança e insalubres.

As mercadorias que transitavam pelo porto do Açú-Oficinas, fosse na importação ou na exportação, dependiam do transporte em comboios ou em carros de boi para serem distribuídas pelo sertão, ou serem dele drenadas em direção ao porto. No transporte terrestre, conforme observou Henry Koster, “os mascates [íam] de povoação em povoação, de fazenda em fazenda, trocando suas mercadorias por gado de todo tipo, queijos e couros de bois”⁹. Nas palavras de Melo (1951:233-234),

O comboio era o aproximador das grandes distâncias, vencendo atoleiros e atalhos, enquanto o carro de boi, mais lerdo e pachorrento, servindo nos caminhos menos longos, representou o segundo fator de penetração e progresso. Enquanto o comboio estendia o seu raio de ação [...] desbravando os altos sertões desconhecidos por caminhos intransitáveis, o carro de boi, moroso e tardo por natureza, exigindo estradas mais amplas e limpas, desenvolvia a sua eficiente atividade cortando em todos os rumos a zona da várzea.

É mais do que provável que uma dessas *estradas mais amplas e limpas* ligasse as duas grandes ribeiras sertanejas da capitania, constituindo um grande eixo de distribuição das mercadorias importadas por aquele porto. Uma pista nessa direção foi fornecida pela pesquisa de Macedo (2007:124) que, ao mencionar “o intercâmbio comercial feito entre a Ribeira do Seridó e a Ribeira do Açú, a região das Oficinas”, relata que entre as dívidas de um morador na primeira dessas ribeiras, constantes de seu inventário datado de 1765, estavam *calções de pano fino*¹⁰.

⁹ KOSTER (2002:275). O viajante inglês percorreu a capitania do Rio Grande do Norte em 1810.

¹⁰ Koster, em algumas passagens de sua obra, registrou o afluxo de mercadorias inglesas na região Nordeste a partir da abertura dos portos em 1808. Em uma delas, discorrendo sobre o governador da capitania do Rio Grande do Norte, escreveu: “Quando [o governador] chegou ao Rio Grande [em 1806], raras eram as pessoas



O porto do Açú-Oficinas, via de abastecimento de mercadorias europeias no sertão, se firmaria, sobretudo, como porto de um ativo mercado interno colonial, no qual uma movimentada navegação de cabotagem distribuía, entre as capitanias, mercadorias de produção local. Oliveira (2008:14-15), referindo-se ao movimento do porto sertanejo do Aracati, na ribeira do Jaguaribe, Ceará, afirma:

Os dados compulsados até agora sobre o movimento do porto do Aracati na segunda metade do século XVIII nos mostram que havia uma intensa atividade de produção e comércio de sal entre as capitanias do Rio Grande e do Ceará. No que se refere às cargas declaradas que entraram no porto do Aracati entre 1767 e 1776, das 78 entradas de barcos, 33 declararam trazer sal *para a fatura das carnes secas*. Manteve-se assim a atividade dos charqueadores interligada com outros sistemas de exploração econômica na costa Leste-Oeste, compondo uma rede de negócios entre as capitanias do Ceará, Pernambuco e Rio Grande. Ao que tudo indica, após a impossibilidade dos comerciantes do Recife de utilizarem o sal de Itamaracá, as suas relações de interdependência com os charqueadores favoreceu o desenvolvimento e a exploração do sal marinho da capitania do Rio Grande. Certamente os interesses da exploração do sal na região da ribeira do Açú, origem declarada das cargas de sal das embarcações, estavam associados aos interesses dos charqueadores e comerciantes recifenses.

O comércio do sal entre as capitanias da costa Leste-Oeste e Pernambuco foi bastante intenso na década de 1770. Se computarmos os barcos que declararam carregar apenas de sal, contamos 23 carregamentos exclusivos. Considerando que a sumaca tinha capacidade para carregar cerca de 80 toneladas, o comércio entre essas capitanias teria atingido a quantidade de 184 toneladas. Isso sem contar os outros 10 barcos que entraram com carga mista. Podemos razoavelmente considerar que nesses 10 anos o comércio movimentou cerca de 200 toneladas do produto.

O comércio do sal garantiria a permanência da importância do porto do Açú-Oficinas mesmo após o paulatino desaparecimento das charqueadas na ribeira do Açú, a partir de sua proibição em 1788. Nes-

que se vestiam bem, mas ele conseguiu persuadir uma família a mandar comprar no Recife tecidos manufaturados na Inglaterra. Uma vez introduzidas essas mercadorias fizeram sucesso e como ninguém queria ser excedido por outro, no curso de dois anos, o uso se tornou geral” (2002:266).





se ano, o governo-geral de Pernambuco, argumentando que faltava gado nos mercados dessa capitania, proibiu o funcionamento das charqueadas no Rio Grande do Norte, permitindo sua continuidade nas capitanias mais distantes do Ceará e Piauí. Apesar dessa proibição, tudo indica que as oficinas, ou parte delas, permaneceram em atividade. Mas a grande seca de 1791-1793, que dizimou o rebanho, somada à concorrência do charque que passou a ser produzido na capitania de Rio Grande de São Pedro, determinaram o fim das oficinas em todos os portos do sertão (MONTEIRO, 2007:67; OLIVEIRA, 2008:5, 6).

O papel desses portos durante aquela grande seca foi descrito pelo padre Joaquim José Pereira em sua *Memória*, datada de 1798. Ele escreveu:

No ano de 1793 ainda grassava a mesma seca com a mesma penúria, e apenas houve alguns recursos neste ano nos portos de mar mais consideráveis, como fosse o do Aracati ou Vila de Santa Cruz e o do Açú ou Vila Nova da Princesa, distantes do centro desse sertão dias de viagem¹¹.

No último quartel do século XVIII, no contexto do que foi depois denominado *renascimento da agricultura*, ocorreu um surto algodoeiro nas capitanias da região Nordeste e no Maranhão. O algodão, antes integrado apenas à economia de subsistência dos colonos, tornou-se uma lavoura mercantil, compondo a pauta de exportações da Colônia, como matéria-prima para as fábricas têxteis inglesas em expansão. Essa integração foi favorecida pela Guerra de Independência dos Estados Unidos da América, entre 1776 e 1783, que implicou a interrupção do fornecimento de algodão pelas Colônias americanas. Nesse sentido, MELLO (2002:195) afirma que o algodão substituiu a carne seca *nos porões da sumaca*, no comércio marítimo entre Recife e os portos do sertão.

¹¹ MEMÓRIA sobre a extrema fome e triste situação em que se achava o sertão da ribeira do Apodi, da capitania do Rio Grande do Norte [...], p. 75.





Sal e mercado interno: a consolidação do porto na primeira metade do século XIX

No Rio Grande do Norte, embora a lavoura mercantil do algodão tenha se expandido, o sal permaneceria como o principal produto exportado pela capitania. Essa posição se firmaria com o fim do monopólio português, em 1801, que tornou legal o livre comércio do produto entre os portos da Colônia. Assim, observamos que em 1804, ano sobre o qual dispomos de dados, a capitania produziu 37.180 alqueires de sal, dos quais 8.500 alqueires, ou seja, quase 23%, tiveram como destino o Rio Grande do Sul, onde as charqueadas se desenvolviam¹². Atestando a importância desse comércio, “se estabeleceu no ano de 1812 a arrecadação do dízimo do sal das salinas, que antes não se cobrava” (LEMOS, 1909:181).

O surgimento do porto do Açú-Oficinas, em função do qual se estruturou um grande eixo comercial envolvendo o sertão da capitania, foi determinado, como vimos, por atividades econômicas características daquela área, ou seja, a pecuária sertaneja e a extração do sal litorâneo. Mas para entendermos a importância desse porto, não apenas na segunda metade do século XVIII, mas também, e sobretudo, no decorrer da primeira metade do século XIX, é necessário considerar alguns fatores geográficos referentes à Cidade do Natal, capital da província.

Situada no litoral leste, à margem direita da foz do rio Potengi, Natal e seu porto eram, como ainda são, o ponto extremo norte de uma estreita faixa litorânea na qual se concentraram historicamente os canaviais e engenhos no Nordeste, a denominada Zona da Mata¹³.

¹² Fonte: Brasil. MINISTÉRIO DA CULTURA. *Projeto Resgate da Documentação Histórica Barão do Rio Branco*. Rio Grande do Norte, 1 CD-ROM, cx. 8, d. 69: Carta do capitão-mor do Rio Grande do Norte, Lopo Joaquim de Almeida Rodrigues, ao príncipe regente D. João, datada de 30 de abril de 1804, e mapa anexo. No ano de 1804, o algodão e o açúcar ocuparam respectivamente o 2º e o 3º lugar na pauta de exportações. Mas mercadorias obtidas da lavoura de alimentos também compuseram essa pauta, como o milho, o feijão, o arroz, a goma de mandioca e a farinha, indicando as trocas comerciais entre as capitânicas. Essa troca foi registrada por Tollenare (1978:121), que em 1816-1817 escreveu: “A carne seca, que hoje se vende no Recife, vem do Rio de Janeiro, e sobretudo do Rio Grande do Sul; é por abuso que conservou o nome de “carne do Ceará”.

¹³ Veja-se a Figura 1.



O isolamento da cidade em relação aos núcleos populacionais dessa faixa canavieira ao sul e, principalmente, em relação a todo o interior da capitania/província foi permanentemente apontado pelos presidentes de província, nas décadas de 1830, 1840 e 1850, como um grande entrave ao desenvolvimento comercial da capital. Na melhor descrição desse quadro, um deles declarou:

Em todo o Império mais ou menos as capitais se constituem o centro de vida e de movimento das províncias, já pela atividade da importação e exportação, e já pela imediata influência da ação governativa: nesta província, porém, tudo corre pelo inverso, a frouxidão em todas as relações, e desânimo em todas as empresas, e o mais completo isolamento dão à cidade de Natal esse triste e sombrio aspecto, que tanto a desconsidera aos olhos dos que a visitam. Cercada pelo lado Leste e do Sul por uma cordilheira de morros de areia de difícil acesso, que se prolongam 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 distância de duas milhas, compreende-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 interior], são os gêneros alimentícios e todos os mais produtos, que se destinam à exportação, levados para os portos do Aracati na província do Ceará, de Macau e outros nesta província. Por outro lado segregada pelos morros de areia da importantíssima e extensa comarca de São José, são também desviados para os mercados da Paraíba e Pernambuco todo o açúcar nela produzido, [assim como] o gado, o algodão e mais gêneros da comarca do Seridó, que deixam de ser enviados para o Aracati. É por este modo que se explica o fato anômalo que aqui se observa, isto é, a pobreza e decadência da capital na razão inversa da riqueza e engrandecimento dos demais povoados da província¹⁴.

Durante a primeira metade do século XIX, o porto sertanejo do Açú-Oficinas se consolidou como o principal porto da província do Rio Grande do Norte, e a exportação de sal para o mercado interno, como o carro-chefe dessa atividade portuária. É o que nos demonstram

¹⁴ *Relatório do Presidente de Província*, Antonio Marcellino Nunes Gonçalves, de 14 de fevereiro de 1859, p. 782. O porto do Açú passou a ser muitas vezes denominado “porto de Macau” a partir de meados do século XIX, como veremos adiante.



as informações contidas no jornal *Diário de Pernambuco*, na seção em que se publicava o movimento marítimo-comercial no porto do Recife.

No período compreendido entre janeiro de 1838 e dezembro de 1846, período por nós pesquisado nessa fonte, tanto as embarcações que entraram no porto do Recife procedentes do Rio Grande do Norte como as que de lá saíram com destino a essa província tiveram por referência o *porto do Açú*¹⁵.

As saídas das embarcações do porto do Recife eram anunciadas no jornal uma semana antes da partida. Aguardava-se, às vezes, até 15 dias para completar a carga, devendo os interessados na remessa de mercadorias ou no fretamento da embarcação procurar o capitão ou um determinado comerciante. No período pesquisado, a quantidade de embarcações saídas *em lastro*, isto é, sem carga, foi equivalente àquela das que transportaram *diversos gêneros*.

No porto do Recife, vindas do Açú, entraram 209 embarcações, das quais 113, ou seja, 54%, carregadas exclusivamente com sal. As restantes, além desse produto, carregaram, em ordem de importância, palha de carnaúba, couros e peixe seco; e, mais raramente, cera de carnaúba, algodão, farinha e carne seca. Nos anos de 1839, 1840 e 1846, grandes carregamentos de sal tiveram Recife apenas como porto de escala, pois de lá seguiram em direção ao Rio Grande do Sul, São Paulo, Bahia e Rio de Janeiro¹⁶.

A quase totalidade das embarcações declarou a tonelagem carregada, o que nos permite concluir que foram transportadas, no mínimo, 28.162 toneladas de mercadorias, numa tendência crescente ao longo do período 1838-1846.

Veleiros de diferentes dimensões e capacidade de carga fizeram esse transporte. Predominaram largamente os *brigues*, que carregavam em média, cada um, 187 toneladas. A eles seguiram-se, em ordem de im-

¹⁵ Deve ser observado que em alguns raros registros encontramos a menção a “portos do Rio Grande do Norte”. Para efeito de nossa pesquisa, porém, consideramos apenas os registros nos quais o “porto do Açú” é explicitamente citado. Não há, nessa fonte, nenhuma menção a Natal ou a qualquer outro porto da província.

¹⁶ Sobre o comércio interprovincial de produtos nacionais destinados ao consumo interno, no século XIX, através da navegação de cabotagem, veja-se Marcondes (2009).



portância, os *patachos*, as *sumacas* e os *iates*, transportando 117, 106 e 49 toneladas em média, cada um, respectivamente¹⁷.

Quanto ao tráfego marítimo, nos anos analisados, observa-se uma atividade maior no segundo semestre de cada ano, atividade essa que se tornava intensa nos meses de outubro a dezembro, período que correspondia não apenas à estação seca como também à época de extração do sal e de colheita da carnaúba e do algodão. Nesse movimento marítimo-comercial, a grande seca de 1845-1847 teve um efeito notável: a tonelage total transportada do Açu para o Recife, que em 1845 havia sido de 2.704 toneladas, saltou para 9.232 toneladas em 1846, o que significou um aumento de mais de 340%. Esse aumento se deveu, basicamente, à produção de sal, pois, enquanto em 1845 17 embarcações declararam essa carga, em 1846 esse número subiu para 56 embarcações.

Atestando a importância desse fluxo comercial, o vice-presidente de província informava em seu discurso à assembleia legislativa, já em 1838, que seriam aplicadas verbas para *abrir mais uma* [estrada] *da Vila do Príncipe para a da Princesa*, o que facilitaria o trânsito de mercadorias em direção ao Porto do Açu-Oficinas¹⁸. A obra, contratada pela Câmara da Vila do Príncipe, acompanharia as margens do rio, “seguindo pelos lugares mais transitados, [tendo] a largura de trinta palmos com as comodidades necessárias para os carros [de boi] que por ela [tivessem] de transitar”¹⁹.

A expansão econômica dessa área da província certamente esteve na origem não apenas da passagem da Vila Nova da Princesa à categoria de Cidade do Açu, em 1845, como também da elevação à categoria de Vila, em 1847, da antiga e litorânea povoação de Macau, situada na foz do rio Piranhas-Açu, vila essa cujo nome renomearia o porto do Açu²⁰.

¹⁷ Para uma descrição dos problemas da navegação à vela devidos à inconstância, longa duração e insegurança das viagens, especialmente no comércio de mercadorias, veja-se Takeya (1995). Observe-se que o primeiro registro de um *paquete a vapor*, nessa fonte, no período por nós analisado, é datado de junho de 1841. Procedente do Pará, fez escalas no Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, *com destino final no Rio de Janeiro*.

¹⁸ *Discurso do vice-presidente de província*, de 7 de setembro de 1838, p. 105.

¹⁹ SOARES, Pedro. Repertório das leis estaduais *apud* MELO, Manoel R. de. *Patriarcas e Carreiros*, p. 173.

²⁰ Durante as décadas de 1850 e 1860, na documentação por nós consultada, o porto aparece referido ora como *do Açu*, ora como *de Macau*. Para efeito de nosso estudo, continuaremos usando a denominação *Açu-Oficinas*.

Os dados da Tabela 1, ainda que relativos a um período de apenas 10 meses, são indicativos dos produtos tipicamente exportados pelo porto sertanejo do Açú-Oficinas, em meados do século XIX.

Tabela 1 – Porto do Açú-Oficinas: principais mercadorias exportadas e seus valores em mil réis, entre 1^o de julho de 1853 e 3 de maio de 1854

| MERCADORIAS | VALORES EM MIL RÉIS |
|------------------------|---------------------|
| Sal marinho | 17:940\$040 |
| Peixe seco | 10:683\$370 |
| Cera de carnaúba | 9:983\$500 |
| Palhas de carnaúba | 5:155\$600 |
| Peles de cabra | 2:289\$920 |
| Couros de boi salgados | 1:460\$160 |

Fonte: *Falla do presidente de província*, de 4 de julho de 1854, quadro número 36²¹.

A partir de meados do século XIX, o porto, que havia se consolidado no decorrer da primeira metade desse mesmo século sobretudo como exportador de sal marinho para o mercado interno, teria sua importância para a economia provincial paulatinamente diminuída. A causa desse declínio foi apontada pelo presidente da província ao discorrer sobre a *indústria da província*, em 1853:

A indústria do sal, se não fosse a concorrência do estrangeiro, seria incontestavelmente a mais próspera, e constituiria a maior riqueza da província, e a sua principal renda; porque salinas mais abundantes do que as que existem em quase todo o litoral da Comarca do Açú, não podem haver, assim como nada de mais fácil, e que menos exija empregos de capitais, do que o seu fabrico nas mencionadas salinas, aonde quase que o único trabalho é apanhá-lo. Se com tão boas disposições da natureza não se desse a concorrência, de que vos falo, que tem diminuído a sua procura, não só produziriam elas o suficiente para o consumo de todo o Império, como o exportariam para o estrangeiro [...]; com tudo isto é uma das principais indústrias da província, e a que entretém quase exclusivamente a navegação um pouco importante para o porto de Macau²².

²¹ As demais mercadorias exportadas foram: velas e esteiras de carnaúba, cera de abelhas, algodão em pluma, penas de avestruz e buchos de peixe.

²² *Falla do presidente de província*, de 17 de fevereiro de 1853, p. 537.



Apesar desse declínio da exportação de sal, o porto do Açú-Oficinas passou a ser escala da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor, em 1857, juntamente com o porto da capital da província, onde se achava instalada a alfândega provincial desde 1820. De acordo com Almeida (1989:159-161), essa Companhia, criada por decreto datado do ano de 1853, obteve,

o privilégio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceió, ao sul, e até a cidade de Fortaleza, ao norte, com diversas escalas entre os portos intermediários. [...] Os vapores [deveriam ter] a capacidade de receber de oito a dez mil arrobas com cômodos suficientes para passageiros, e camarins separados para senhoras. [...] A companhia [não seria] obrigada a realizar mais de uma viagem mensalmente; salvo se o crescimento do comércio o [exigisse]. [...] Para o governo, a empresa [deveria] colocar à disposição do mesmo os seus vapores, para a realização do serviço público.

O estabelecimento de navegação regular a vapor com escala no porto do Açú-Oficinas, porém, não alterou o quadro das condições de escoamento da produção. A linha norte da Companhia, que englobava os portos sertanejos, operava com irregularidade, devido às condições naturais, pois

muitas vezes devido ao mal estado das barras e rios, naqueles portos, os vapores encalhavam e tinham que esperar a próxima maré para poderem sair, levando até dias se tinham que esperar conjunções de luas²³.

Agroexportação e expansão urbana: a capital da província e seu porto

A grande seca ocorrida em 1845-47 se, por um lado, aumentou a produção e o comércio do sal no Açú, por outro, dizimou a pecuária

²³ A autora considera que as sucessivas crises que acompanhariam a sobrevivência da Companhia, na segunda metade do século XIX, deveram-se em parte à inexistência de obras de infraestrutura para o bom desempenho da navegação, como a limpeza e desobstrução dos portos, a canalização e desobstrução dos rios e a construção de estradas ligando os portos às áreas de produção (ALMEIDA, 1989:173).





na província e, conseqüentemente, sua receita, alicerçada então no dízimo do gado. Ao fazê-lo, constituiu um fator fundamental para um movimento de reorientação da economia provincial, da pecuária para a agricultura. Mas não o único. Nas décadas de 1850 e 1860, ocorreu uma nova expansão agrícola estimulada por condições objetivas do mercado externo, favoráveis aos produtos tradicionais do Norte do Império. A exportação de açúcar, por exemplo, foi animada pelo grande e rápido crescimento do consumo na Grã-Bretanha; já a de algodão foi incentivada pela eclosão da Guerra de Secessão nos Estados Unidos da América, que, interrompendo o fornecimento de algodão desse país para a indústria têxtil inglesa, deu novo impulso à cotonicultura brasileira.

A articulação da economia provincial ao mercado externo em meados do século XIX, através da agroexportação, foi determinante para a trajetória da evolução do porto de Natal, e sua contrapartida, a aceleração do declínio do porto do Açú-Oficinas.

Na década de 1840, durante a seca, ocorreram as primeiras tentativas de quebra do isolamento geográfico da capital. Assim, assinalando o nascimento das primeiras “frentes de trabalho na província”, uma “companhia de trabalhadores” iniciou a abertura de uma estrada ao sul de Natal²⁴, de forma a ligá-la com o município de São José de Mipibu, o centro açucareiro da província. A estrada, aberta sobre o antigo caminho existente, seria “em linha reta e com quarenta palmos de largura”, para o que foi necessário “[arrasar] posto que não completamente, dezoito dos vinte e dois morros de areia” ao sul de Natal²⁵. Mas, encerrada a seca, e por ela depauperado o tesouro provincial, a obra aguardaria os anos de 1850 e 1860 para ser concluída.

Os investimentos provinciais visando fazer convergir para o porto de Natal a produção de açúcar dessa área, que se orientava diretamente para os mercados da Paraíba e Pernambuco, ocorreram paralelamente ao estabelecimento da lavoura canavieira em uma nova área produtora, situada no litoral leste, ao norte da capital – o vale do Ceará-Mirim. Entre 1845 e 1859, o número de engenhos na província passou de cinco para 156, dos quais 42 instalados nesse vale²⁶. Devido à sua proximidade

²⁴ Veja-se a esse propósito: Monteiro (2008:145).

²⁵ *Discurso do presidente de província*, de 7 de setembro de 1847, p. 358.

²⁶ *Relatório do presidente de província*, de 14 de fevereiro de 1859, p. 781.



com a capital, o porto de Natal se tornaria escoadouro da produção de Ceará-Mirim.

Em áreas mais interioranas, o açúcar e o algodão aí produzidos começaram a ser dirigidos, ao se iniciar a década de 1860, para o porto fluvial de Guarapes, instalado a aproximadamente 12 quilômetros da foz do rio Potengi e, portanto, da cidade de Natal. Guarapes, como ponto intermediário entre essa produção e a capital da província, driblando, através da navegação fluvial, as dificuldades de comunicação por via terrestre com Natal, acolheu o estabelecimento de casas comerciais que atuavam nos negócios de importação e exportação de mercadorias. Embora dependente das marés, o porto recebeu, além de vapores da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira, alguns navios estrangeiros, como em 1863, quando dois deles para lá navegaram “autorizados” pela presidência da província, em “ato que foi aprovado pelo governo imperial”²⁷.

A atividade do porto fluvial de Guarapes foi simultânea ao crescimento do tráfego marítimo-comercial no porto de Natal, sendo bastante provável que grande parte das mercadorias saísse do primeiro porto para ser depositada em armazéns, no segundo, à espera de transporte. Pela Tabela 2, podemos visualizar o movimento marítimo no Porto de Natal na primeira metade da década de 1850.

Tabela 2 – Porto de Natal: movimento das embarcações entre 1852 e 1854

| TIPO DE EMBARCAÇÃO | ENTRADAS | SAÍDAS |
|--------------------|----------|--------|
| De cabotagem | 84 | 57 |
| De longo curso | 17 | 17 |

Fonte: *Relatório do presidente de província*, de 4 de julho de 1854, quadros números 30 a 33.

A navegação de cabotagem predominava largamente sobre aquela de longo curso. Por ela eram transportadas não apenas as mercadorias produzidas na província destinadas ao consumo no mercado interno

²⁷ *Relatório do presidente de província*, de 14 de maio de 1863, p. 10-11. O comércio nuclearizado pelo porto de Guarapes deu ensejo a propostas de transferência da sede da capital de Natal para a povoação de Macaíba, a ele articulada, o que foi objeto de comentários de presidentes da província em seus relatórios, entre 1859 e 1862. Mas Natal permaneceu como capital, e Macaíba foi elevada à categoria de vila em 1877.



brasileiro, mas também aquelas destinadas ao mercado europeu. Em ambos os casos, a praça comercial do Recife constituía um polo intermediário. Na navegação de cabotagem, das 84 entradas, 70 eram provenientes da capital pernambucana, e das 57 saídas, 38 tinham como destino o porto do Recife. Na navegação de longo curso, das 17 entradas, apenas uma embarcação inglesa provinha do porto de Liverpool e uma embarcação francesa, do Rio de Janeiro. Todas as demais haviam demandado primeiramente o porto de Recife. Nesse tipo de navegação, preponderaram as de nacionalidade inglesa (7 embarcações) e francesa (6 embarcações)²⁸.

Em 1845, o governo imperial autorizou a criação, em cada província marítima, de uma Capitania do Porto, entre cujas funções estava o melhoramento e conservação dos portos e seus ancoradouros. Mas somente em 1857 seria criada a Capitania do Porto do Rio Grande do Norte, e, dois anos depois, nomeados seus funcionários pelo Ministério da Marinha do Império²⁹. Quanto à Alfândega de Natal, ela foi reorganizada pelo decreto n. 2082, de 16 de janeiro de 1858, e, um ano depois, estaria instalada em prédio próprio, comprado com autorização do Ministério da Fazenda, contando com trapiche e guindaste³⁰.

A instalação da Capitania, certamente, deu um novo impulso ao porto de Natal. Assim, observamos que no ano de 1860, pela primeira vez, num Relatório de Presidente de Província consta um item específico relativo aos *melhoramentos do porto*. Nesse ano, foi registrado:

O comércio desta província, convidando já a vinda mais frequente de navios nacionais e estrangeiros ao porto desta capital, torna-se de suma necessidade fazer-se aqueles melhoramentos que forem mais urgentes. [No porto] a marcha incessante das areias de sul a norte [tem tornado] mais estreita a barra, e o ingresso às embarcações mais difícil [...] Brevemente aqui virá [para

²⁸ Aportaram ainda no porto de Natal, nesses anos: 1 embarcação portuguesa, 1 espanhola, 1 dinamarquesa e 1 procedente do porto de Hannover, na futura Alemanha.

²⁹ BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório ministerial* referente ao ano de 1859, p. 8. O decreto n. 1.944, de 11 de julho de 1857 criou as Capitânicas dos Portos do Rio Grande do Norte, Ceará e Paraíba. A partir de 1858, a província do Rio Grande do Norte passaria a ser mencionada nos Relatórios do Ministério da Marinha.

³⁰ *Relatório do presidente de província*, de 19 de maio de 1858, p. 686, e 4 de outubro de 1859, p. 839.



examinar este importante objeto] o engenheiro hidráulico Mr. Berthot, que se acha no Ceará, e que nestas matérias tem a sua especialidade³¹.

Entre os *melhoramentos urgentes*, estava a iluminação do porto. Seu “farol” estava instalado na Fortaleza dos Reis Magos, na foz do rio Potengi, mas “como guia dos navegantes, [era] um mau lampião, que se [açava] em uma haste de ferro, dando imenso trabalho em acudi-lo todas as frequentes vezes em que se [apagava] durante a noite por causa de muito vento, sendo que além disto a luz [era] fraca e oscilante”, obtida pela combustão do azeite³². Em 1871, o porto de Natal foi o único da província a receber um dos nove faróis que o Ministério da Marinha havia encomendado dois anos antes na França, como parte de um “plano geral de iluminação dos portos do Império”³³.

Honorato (1996), investigando as relações entre o Estado imperial e a modernização portuária, aponta para o *salto qualitativo* ocorrido nessas relações a partir de 1869, com a promulgação de legislação específica visando àquela modernização. A montagem de uma infraestrutura relacionada à agroexportação era uma necessidade imposta pelo aprofundamento da integração da economia brasileira nas correntes do comércio internacional. No dizer do autor:

No limiar dos anos 1860 podemos perceber claramente que os portos brasileiros encontravam-se em uma situação similar ao do final do período colonial, dificultando o controle alfandegário das importações e exportações, que aumentavam rapidamente, como parte de uma maior articulação da economia brasileira com as nações capitalistas na qual, mantendo-se uma estrutura colonial – latifúndio, monocultura e, principalmente, escravidão – ocorreu para a disputa de mercados externos com novos produtos, como café, algodão e borracha, e a penetração de capitais estrangeiros em setores como o ferroviário, o bancário e o comercial (HONORATO, 1996:169).

³¹ *Relatório do presidente de província*, de 15 de fevereiro de 1860, sem paginação.

³² *Idem*.

³³ Veja-se: BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatórios ministeriais* referentes aos anos de 1868, p. 25, 1869, p. 26, e 1871, p. 22. O novo farol possuía torre e lanterna metálica e aparelho para refração da luz, mas o azeite continuou sendo o combustível utilizado.



As ações do governo imperial para o melhoramento dos portos favoreceu as capitais provinciais litorâneas (a grande maioria), centros político-administrativos, nos quais ocorreu então um processo de crescimento urbano, devido à expansão comercial³⁴.

Na província do Rio Grande do Norte, o crescimento das exportações e importações gerou um aumento na renda arrecadada pelo governo provincial através dos impostos sobre as mercadorias que entravam e saíam da província. Entre 1853 e 1856, por exemplo, a receita praticamente duplicou³⁵. Com esses recursos, foram iniciadas ou concluídas diversas obras na capital, como o Hospital e o Cemitério Públicos (1856), a primeira Escola de Ofícios (1858), a iluminação pública com lâmpões e o prédio próprio da Escola de Instrução Pública (1859), o Mercado Público (1860), o prédio para abrigar a Assembleia Provincial, a Câmara Municipal, a Tesouraria Provincial e o Tribunal do Júri (1865), e a Biblioteca Pública Municipal (1868), além do calçamento de vias, como a que ligava o centro urbano à área portuária, onde estavam localizadas as casas comerciais e a Alfândega (1870).

O grande impulso da agroexportação favoreceu um porto sertanejo de importância secundária na província – o porto de Mossoró. Situado na foz do rio Apodi-Mossoró³⁶ e articulado à vila de Santa Luzia do Mossoró, situada a 42 quilômetros aproximadamente da foz, esse porto passou a receber o algodão produzido em toda a área oeste da província e, também, em partes do Ceará, da Paraíba e do sertão do Seridó. Seu fortalecimento ocorreu na razão direta do declínio do vizinho porto do Aracati, no Ceará, em decorrência da expansão de Fortaleza. Em 1857, foi descrito como um porto “onde antigamente iam muitas sumacas buscar sal, porque ali há grandes salinas, [mas] estava abandonado pelo mau estado de sua barra” (AGUIAR, 1857:20). Dez anos depois, em 1867, no contexto do surto algodoeiro da década de 1860, foi incluído na rota de escalas da linha norte da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor, tendo o governo provincial determinado a transferên-

³⁴ A esse propósito, veja-se o ensaio seminal de Costa (1985:194-227), *Urbanização no Brasil no século XIX*. Para o caso da província do Rio Grande do Norte, consulte-se Monteiro (2007), especificamente o capítulo *Vinhos e fome: a expansão agro-exportadora e a crise econômica e social (1850 a 1880)*, p. 97-118.

³⁵ *Relatório de presidente de província*, de 14 de fevereiro de 1857, p. 674.

³⁶ Veja-se Figura 2.





cia do *armazém* para a povoação litorânea de Areia Branca em 1866³⁷. Encerrado aquele surto, porém, com a recuperação da produção norte-americana no pós-Guerra de Secessão, o porto de Mossoró, no final dos anos de 1870, encontrava-se em estado de “completa inavegabilidade” (ALMEIDA, 1989:206).

Assim, no decorrer da segunda metade do século XIX, foi construída a hegemonia do porto da capital da província. Essa construção significou uma nova configuração do espaço, em termos de desenho das vias de comércio, em função dos interesses da agroexportação.

O porto do Açú-Oficinas, cujas origens remontavam ao período colonial e por quase um século havia sido o mais importante porto do Rio Grande do Norte, se extinguiu definitivamente no ano de 1924, quando um fenômeno natural somou-se à ação humana: uma grande cheia do rio Piranhas-Açú sepultou a povoação de Oficinas, em pleno semiárido nordestino.

Referências bibliográficas

- AGUIAR, Joaquim D. de S. (piloto, práctico da Costa e do número da barra do Maranhão). *Roteiro da costa norte do Brasil, desde o Cabo de S. Agostinho até a cidade do Pará indicando a maneira de fundear no abrigo que oferece a Costa; e bem assim as marcas de navegar por dentro do Canal de S. Roque, a derrota que se deve seguir por fora dos baixos e finalmente as marcas e maneiras de entrar em todas as barras e baías da referida Costa*. São Luís: Typ. Maranhense, 1857.
- ALMEIDA, Suely C. C. De. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Dissertação (Mestrado) – UFPE, Recife, 1989.
- BRASIL. MINISTÉRIO DA CULTURA. *Projeto Resgate da Documentação Histórica Barão do Rio Branco*. Rio Grande do Norte, um CD-ROM.
- BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatórios Ministeriais*. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>. Acesso em: 4 jan. 2009.
- CARVALHO FILHO, Joaquim I. de. O Baixo-Assu. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte*, Natal, v. 16, n. 1 e 2, 1918, p. 125-183.
- COSTA, Emília V. da. *Da monarquia à república. Momentos decisivos*. 3ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- DIÁRIO DE PERNAMBUCO (janeiro de 1838 a dezembro de 1846).

³⁷ *Relatório de presidente de província*, de 1 de outubro de 1866, p. 20-21.





- FALAS E RELATÓRIOS dos presidentes da província do Rio Grande do Norte, 1835 a 1888. Mossoró: Fundação Guimarães Duque, 2001 (Coleção Mossoroense, série G, n.8).
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 6 ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1964.
- GIRÃO, Valdelice. *As oficinas ou charqueadas no Ceará*. Fortaleza: SECULT, 1995.
- HOLANDA, Sérgio B. De. *Caminhos e fronteiras*. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- HONORATO, Cezar T. O estado imperial e a modernização portuária. In: SZMRECSÁNYI, T.; LAPA, J. R. do A. (org.) *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/FAPESP/ABPHE, 1996, p. 161-176.
- KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. 11 ed. Recife: Fundação Joaquim Nabuco: Massangana, 2002.
- LEMONS, Vicente S. P. De. Capitania do Rio Grande do Norte. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte*, Natal, v. 7, n. 1 e 2, 1909, p. 174-182.
- MACEDO, Muirakytan K. de. *Rústicos cabedais: patrimônio e cotidiano familiar nos sertões do Seridó (século XVIII)*. Tese (Doutorado) – UFRN, Natal, 2007.
- MARCONDES, Renato L. *O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem*. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 8, CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 9, 2009, Campinas, *Anais...* Campinas: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2009, 1Cd-Rom.
- MEDEIROS FILHO, Olavo de. *Ribeiras do Assu e Mossoró, notas para a sua história*. Mossoró: Fundação Guimarães Duque, 2003 (Coleção Mossoroense, v.1360)
- MELLO, Evaldo C. de. *A ferida de narciso. Ensaio de história regional*. São Paulo: SENAC, 2001 (Série Livre Pensar, 10)
- _____. *Um imenso Portugal. História e historiografia*. São Paulo: Ed. 34, 2002.
- MELO, Manuel R. de. *Várzea do Açú*. 2 ed. Rio de Janeiro: Agir, 1951.
- _____. *Patriarcas e carreiros*. 3 ed. Natal: CERN, [s.d.]
- MEMÓRIA sobre a extrema fome e triste situação em que se achava o sertão da ribeira Pernambuco, onde se descrevem os meios de ocorrer a estes males futuros, etc., etc. Pelo padre Joaquim José Pereira, que a dirige ao Ilmo. e Exmo. Sr. Dr. Rodrigues de Souza Coutinho, Conselheiro, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, etc. Ano de 1798. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte*. Natal, v. 4, n. 1, 1906, p. 71-85.
- MONTEIRO, Denise M. Farinha ou Revolução: especificidades regionais da política de mão-de-obra na formação do mercado de trabalho livre no Brasil. In: MONTEIRO, D.M. *Terra e Trabalho na História: estudos sobre o Rio Grande do Norte*. Natal: EDUFRN, 2008, p. 117-149.
- _____. Formação do mercado de trabalho no nordeste: escravos e trabalhadores livres no Rio Grande do Norte. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v.VIII, n. 2, jul./dez. 2005, p. 25-59.



- MONTEIRO, Denise M. *Introdução à história do Rio Grande do Norte*. 3 ed. rev. e amp. Natal: EDUFRN, 2007.
- NOVAIS, Fernando A. *Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial (séculos XVI-XVIII)*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- OLIVEIRA, Almir L. De. O comércio de carnes secas do Ceará na segunda metade do século XVIII: as dinâmicas do mercado colonial. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL CONSUMO E ABASTECIMENTO. 1, 2008, Franca, *Anais...* Franca: UNESP, 2008.
- PEREIRA, Felipe F. (prático da mesma costa). *Roteiro da Costa Norte do Brasil desde Maceió até o Pará, publicado sob os auspícios do Exmo. Sr. Conselheiro Dr. Luiz Antonio Pereira Franco, Ministro da Marinha, compreendendo todos os portos, barras e enseadas, e indicando a maneira de demandá-los, a navegação por dentro e por fora do Canal de São Roque e as derrotas com as marcas para bordejar no mesmo*. Pernambuco: Typ. do Jornal do Recife, 1877.
- PINTO, Virgílio N. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. 2 ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1979 (Coleção Brasileira, v. 371)
- _____. Balanço das transformações econômicas no século XIX. In: MOTA, Carlos G. (org.) *Brasil em perspectiva*. 14 ed. São Paulo: Difel, 1984, p. 126-145 (Coleção Corpo e Alma do Brasil, 23)
- PRADO JR., Caio. *História econômica do Brasil*. 30 ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- RIBEIRO JR., José. *Colonização e monopólio no nordeste brasileiro. A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 2004.
- TAKEYA, Denise M. *Europa, França e Ceará: origens do capital estrangeiro no Brasil*. São Paulo: Hucitec/ Natal: EDUFRN, 1995.
- TOLLENARE, L. F. de. *Notas dominicais*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1978 (Coleção Pernambucana, v. 16).
- VILAR, Pierre. *Ouro e moeda na história, 1450-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980 (Coleção Economia, v. 13)