

**MATAR, SALGAR E NAVEGAR:
PRODUÇÃO E COMÉRCIO DAS CARNES SECAS NA VILA DE SANTA
CRUZ DO ARACATI – CAPITANIA DO SIARÁ GRANDE, 1767-1793**

LEONARDO CÂNDIDO ROLIM*

e-mail: leonardorolimhist@gmail.com

Orientador: Prof. Dr. Mozart Vergetti de Menezes

Introdução

O texto aqui apresentado dá conta de parte do objeto central de nossa pesquisa de mestrado que gira em torno dos interesses na formação de circuitos mercantis nas *capitanias do norte* do Estado do Brasil que inseriam a capitania do Siará Grande nas redes e conexões imperiais no Atlântico português. Sendo mais específico nosso trabalho analisa os interesses envolvidos na criação de gado no sertão e a conseqüente produção de carnes secas em diversas vilas e povoados dos sertões – no caso de nossa pesquisa estudamos especificamente a vila de Santa Cruz do Aracati localizada na ribeira do Jaguaribe na capitania do Siará Grande.

A partir do excedente na atividade pastoril empreendida no sertão o comércio do gado em pé era feito nas feiras próximas às vilas de Olinda e na cidade de Salvador até que, por desvantagens que são analisadas ao longo do texto, os produtores mais próximos ao litoral norte, principalmente do Siará Grande, do Piauí e Rio Grande, passaram a fabricar carnes secas em lugares específicos e com estrutura física: as chamadas oficinas de carnes ou salgadeiras. A produção e a comercialização das carnes secas ou salgadas produzidas na vila de Santa Cruz do Aracati se constituem como tema principal deste trabalho.

O texto está dividido em mais duas partes. Na primeira faremos a contextualização da conquista e colonização dos sertões das *capitanias do norte* a partir das vilas do açúcar e analisaremos as motivações da atividade pastoril ter se consolidado no interior do continente. Na parte seguinte será perscrutada a produção e o

* Graduado em História pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Mestrando em História pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Sócio da ANPUH através da Seção Paraíba.

comércio das carnes a partir da documentação até então pesquisada que nos permite analisar um pouco da dinâmica social da vila de Santa Cruz do Aracati no chamado “tempo das carnes” e por outro lado observar a inserção das carnes secas em redes comerciais estabelecidas entre as capitânicas do Estado do Brasil, principalmente no que se refere aos interesses dos homens de negócio da praça comercial do Recife, um dos principais portos do Império Português.

Conquista e colonização dos sertões das capitânicas do norte

A restauração portuguesa na península ibérica e o fim do período de ocupação holandesa em Pernambuco por volta da metade do século XVII coincidiram com o início do interesse da Coroa Portuguesa nos sertões de sua colônia na América. O interesse mostrou-se em partes diversas do interior do Estado do Brasil: em sua parte central, isto é, na região das capitânicas de São Paulo, Minas Gerais e Goiás, e na porção norte, região de sertão agreste e semi-árido onde, nessa época, noticiou-se a existência de minas de prata. Sem dúvida, os agentes régios logo fixaram suas atenções e preocupações na região central das Minas Gerais onde foi encontrado ouro na última década do século XVII. Tornando, assim, a região mais próxima à capitania de Pernambuco, além de desinteressante economicamente frente à produção aurífera, uma válvula de escape para as disputas internas do “caldeirão político” que se tornou a capitania de Pernambuco entre a definitiva expulsão dos batavos (1654) e a Guerra dos Mascates (1711), como aponta o historiador Evaldo Cabral de Mello ¹.

Na conjuntura histórica que se delineou após a definitiva capitulação dos holandeses no ano de 1654 os sertões das *capitânicas do norte* ² do Estado do Brasil entraram definitivamente nos projetos colonizadores de Portugal para sua colônia na América. A pressão política e social em que se encontrava a capitania de Pernambuco naquela segunda metade do século XVII contava com as disputas entre os senhores de engenho,

¹ Para melhor entendimento das disputas que envolveram a “nobreza da terra”, os mascates e a Coroa Portuguesa em Pernambuco na segunda metade dos seiscentos ver: MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos – Nobres Contra Mascates: Pernambuco, 1666-1715**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

² Inclui-se aí as capitânicas de Pernambuco, Alagoas, Paraíba, Itamaracá, Rio Grande e Siará Grande. Sobre as “capitânicas do norte” ver: OLIVEIRA, Carla Mary S; MEDEIROS, Ricardo Pinto. (Orgs.) **Novos olhares sobre as Capitânicas do Norte do Estado do Brasil**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2007.

autodenominados “nobreza da terra” por serem descendentes diretos dos primeiros colonizadores, e os comerciantes de origem portuguesa que passaram a se instalar no porto da sede da capitania: o Recife. As desavenças giravam em torno da moradia dos governadores da capitania que, por obrigação regimental, habitariam em Olinda, mas de fato viviam no Recife até o último navio da frota desaparecer no Atlântico. Mais importante na disputa era a localização da alfândega, o órgão que arrecadava os impostos e fiscalizava a entrada e saída dos produtos no porto e que, após a expulsão dos batavos, fora instalado no Recife, aproveitando os prédios construídos pelos invasores.

A Coroa Portuguesa entrava nessa disputa tentando equilibrar as forças e observando, através de seus agentes e funcionários, que as pressões internas acabariam em uma guerra interna (como de fato ocorreu no início do século XVIII) resolveu por deslocar as tropas estacionadas nas vilas do açúcar para o sertão. O interior do continente naquela porção norte do Estado do Brasil era pouco conhecido. Os índios que habitavam o sertão eram conhecidos dos portugueses pelas barbáries que cometiam com os tripulantes dos navios que naufragavam na costa das capitanias do Rio Grande e do Siará Grande. Os nativos *tapuias* eram conhecidos como os índios bárbaros do sertão.

Por motivações distintas a conquista do sertão fazia-se necessária e, de certa maneira, urgente. Naquela situação *post bellum* tentava-se reerguer os engenhos e recomeçar a produção açucareira. Para isso era necessária mão-de-obra, era essa uma das motivações da conquista do sertão. A abertura de um caminho por terra até o Estado do Maranhão fazia-se necessária na tentativa de manter uma unidade entre as duas partes da América Portuguesa, pois o regime dos ventos e das correntezas na costa Leste-Oeste do Brasil praticamente impossibilitava a navegação entre o Maranhão e as capitanias do Norte durante a maior parte do ano.

As invasões estrangeiras também passaram a preocupar muito a Coroa Portuguesa após o início da exploração aurífera nas Minas Gerais. E a notícia, sendo falsa ou não, que boa parte do litoral do Rio Grande e do Siará Grande era “visitado” por franceses e ingleses que faziam trocas com os indígenas despertou a atenção dos governadores de Pernambuco para esse problema. Outros vetores também contribuíram para a conquista do sertão, segundo Pedro Puntoni (2002, p. 25) “a colonização do sertão era dinamizada

pelo incremento do povoamento e pela diversificação das atividades produtivas. Ao lado do gado, seguiram as expedições em busca de riquezas, pedras e metais preciosos”.

Juntamente com os soldados e oficiais das tropas, que eram compostas de paulistas, índios e negros, o gado vacum adentrava no sertão. De ribeira em ribeira as batalhas sangrentas contra os *tapuias* iam tornando possível a conquista dos sertões do Siará Grande e do Rio Grande, sendo as mais emblemáticas a “Guerra do Açú” e o “Massacre do Jaguaribe”. Não se pode fixar data exata para o início e nem tampouco para o fim dos conflitos, mas Pedro Puntoni (2002, p. 124), ao tratar da retomada dos conflitos naquela região após tentativas de acordos, afirma que “(...) a maior parte da documentação insiste em notar que a partir dos primeiros meses de 1687 assistia-se à retomada dessas revoltas e levantes que conduziriam, em movimento ascensional, a um estado de conflagração generalizada”.

A pecuária na historiografia clássica – Capistrano de Abreu e Caio Prado Júnior, principalmente – aparece como motor da conquista do sertão das capitanias do norte. De fato, a chamada “expulsão do gado” da região produtora da cana-de-açúcar foi um processo encabeçado por setores comerciais envolvidos com o interesse no abastecimento de carnes, além de ter influência direta da Coroa. O decreto de 1701 que proibia a criação de gado, ampliando o de 1688, criava a chamada “barreira” à criação de gado de 10 léguas marinhas por todo o litoral leste da América Portuguesa. De acordo com Maria Yedda Leite Linhares (2002, p. 113-114)

[...] o decreto deixa transparecer uma política definida: a de delimitar em áreas próprias e resguardar as três paisagens que passarão a configurar a economia rural da Colônia, isto é, a *grande lavoura* com seus campos definidos, incluía a área industrial; a *lavoura de abastecimento*, que atendia aos interesses de consumidores urbanos e comerciantes de Salvador [e do Recife], devendo incluir a criação controlada de animais de tiro necessários ao transporte das mercadorias ao porto e, por fim, a *pecuária extensiva* na fronteira móvel, a cargo de sesmeiros e arrendatários, último elo fundamental de um macromodelo agrário. (Grifo da autora).

Ou seja, as batalhas de conquista do sertão basearam-se também numa prerrogativa econômica: a criação de gado. A necessidade de fixação da população nos sertões fez com que os capitães-mores passassem a empreender uma política de doação de sesmarias ao longo das ribeiras dos principais rios e afluentes. Não cabe aqui uma discussão profunda da instituição das sesmarias desde sua política adotada no reino, mas

é fundamental pontuar que o tamanho médio das sesmarias no sertão era em média de 1x2 a 1x3 léguas, dimensão impensada em terras portuguesas.

Outra questão fundamental é que, nos baseando em levantamento das sesmarias do Ceará feito por Francisco José Pinheiro (2008, p. 25) podemos afirmar que até o fim da primeira década do século XVIII a maior parte dos donos das sesmarias não vivia na capitania do Siará Grande. O sistema chamado de *absenteísmo* predominava na relação com a propriedade, ou seja, o dono morava em outras capitanias e contratava administradores para seus currais no sertão. O *curral* se caracterizava como unidade produtora da pecuária, abrigando o vaqueiro, que era geralmente o “gerente” e administrador, e seus “cabras” (os funcionários) e ainda o gado, quando recolhido à noite. Para fixarmo-nos na capitania do Siará Grande podemos apontar que “num período de mais de um século e meio, 91% [das sesmarias] tinham como justificativa a necessidade de terra para ocupá-la com a pecuária” (PINHEIRO, Op. Cit. p. 24).

Passados os primeiros anos da conquista e aldeados boa parte dos índios do sertão do Siará a economia pastoril deixou de ter um viés de subsistência e passou a dar excedentes de produção. Firmava-se a “civilização do couro” a que fez referência Capistrano de Abreu, isto é, uma sociedade sertaneja baseada na criação de gado numa convivência diária com o animal vivo e também seus produtos. Ocorreu a consolidação da pecuária como atividade predominante em um território seco e com chuvas bastante irregulares, acarretando o comércio de rezes com outras partes da América Portuguesa. A respeito disso escreveu o jesuíta André João Antonil (1997, p. 202):

Constam às boiadas que ordinariamente vêm para a Bahia, de cem, cento e cinquenta, duzentos e trezentas cabeças de gados (...). As jornadas são de quatro, cinco e seis léguas, conforme a comodidade dos pastos aonde hão de parar. Porém, aonde há falta de água, seguem o caminho de quinze e vinte léguas, marchando de dia e de noite, com pouco descanso, até que achem aonde possam parar.

As chamadas “longas marchas” pelo sertão desfavoreciam os criadores do interior do Piauí e do Siará Grande, principalmente. O gado, sempre elogiado pela sua qualidade de transportar a si mesmo, chegava às feiras de Pernambuco e da Bahia com valor baixo. As várias léguas que as rezes percorriam acabavam criando bastante músculo nas carnes, além do emagrecimento causado pela precariedade dos pastos existentes pelo caminho, mais evidente nos períodos de estiagem. Isso prejudicava o preço do gado nas

feiras do Recife e de Salvador, puxando-o para baixo, apesar de nesse momento surgirem pequenas povoações “especializadas” na engorda de bois enfraquecidos pelas longas jornadas pelo sertão. Ainda segundo Antonil (1997, p. 200), referindo-se aos sertões da capitania de Pernambuco, “(...) os currais desta parte hão de passar de oitocentos, e de todos estes vão boiadas para o Recife e Olinda e suas vilas para o fornecimento das fábricas dos engenhos (...)”.

Por causa da conseqüente desvalorização do preço do gado em pé, já a partir do segundo quartel do século XVIII os fazendeiros das áreas mais próximas do litoral passaram a comercializar as rezes já abatidas e transformadas em carne seca e salgada. Sobre este período inicial da produção temos apenas fragmentos de fontes que fazem referência à carne seca e salgada vinda do sertão. Há também referência sobre a existência de oficinas de salga nas ribeiras do rio Assu e Mossoró, mas que foram logo fechadas pelo prejuízo no abastecimento de sal no Recife e pela falta de gado vivo para mover os engenhos e prover de carnes verdes as “vilas do açúcar”. Esse comércio foi mais forte, dentre todas estas capitanias, no Siará Grande no período que vai do início do século XVIII até, pelo menos, a década de 1790.

Matar, salgar e navegar

A produção das carnes secas é tema de debate bastante controverso na historiografia. Principalmente ao se fazer confusão com as “charqueadas” no Rio Grande de São Pedro (atual Rio Grande do Sul) que se desenvolveram no final do século XVIII e no século XIX. A origem da técnica da salga das carnes utilizada no Siará Grande não é ponto comum entre os historiadores. O que sabemos da estrutura física *oficinas* ou *fábricas de carnes* da vila de Santa Cruz do Aracati é que seu tamanho era em média maior do que 40 braças em quadra, isto é, uma área superior a 190m², e que era não era difícil “desmontá-la”, dado a temporalidade mais ou menos fixa de seu funcionamento, que eram em torno de 6 a 8 meses. Este espaço era, geralmente, dividido em três partes: o *curral*, que era utilizado para a matança dos bois e a retirada do couro, isto é, era a “frente” da oficina; o *estaleiro*, que se localizava voltado para a margem do rio Jaguaribe onde se descarregava o sal e, ao final do processo, se carregava os barcos com as mantas de carnes, sendo os “fundos” da estrutura; e a *oficina* ou *fábrica* propriamente

dita, onde se passava todo o complexo processo de fabricação das carnes, em que se pode inferir uma divisão e especialização do trabalho.³

Desde a retirada do couro que também era beneficiado e usado para amarrar as mantas até o carregamento das carnes nas embarcações podemos deduzir que vários processos aconteciam. Os cortes das mantas (que eram em posta ou tassalho), a salga das carnes e o ponto de secagem eram, em nossa concepção, operações específicas que exigiam um cuidado técnico que influía na qualidade do produto. Nossa opinião é de que estas operações eram desenvolvidas por trabalhadores especializados ou pelo menos fixos na hierarquia que se desenvolvia dentro da oficina. Além de operações mais “simples” como a matança do gado, secagem e o momento de espichar o couro, o corte de lenha nos mangues, a limpeza da oficina, a vigilância no período noturno, carregamento de sal e das mantas de carnes, entre outras atividades secundárias.

A dinâmica social do então povoamento chamado de “lugar do porto dos barcos do Aracati” alertou os funcionários régios na colônia para a necessidade de um controle fiscal e social mais efetivo do que o simples deslocamento de um juiz ordinário e um tabelião para a localidade no chamado “tempo das carnes”. Segundo Almir Leal de Oliveira, “Juntamente com o couro salgado, a partir da década de 1710, foram sendo criadas as oficinas de preparo da carne salgada (...). Especializou-se o Ceará nesta produção” (OLIVEIRA, 2006, p. 4). A importância daquele comércio ganhou visibilidade aos olhos da Metrópole e de suas instituições que geriam os negócios no ultramar a partir de uma representação do Ouvidor Geral da capitania do Siará Grande, Manoel José de Farias, no ano 1746 ao Conselho Ultramarino em que sugere a criação de uma vila no “lugar do porto dos barcos do Aracati”, alegando que

é sem dúvida ser muito conveniente haver justiça naquele lugar porq além de haver nelle muitos moradores quando *He no tempo das carnes [e] oficinas se faz muito populoso pela concurrencia de muitas somacas e gente q' dessem destes serotens com inumeraveis gados a fazerem suas negociacoens* donde naum haverem muitas contentas muitas pendenciaz e algumas mortes⁴.

³ Para o tamanho das oficinas e divisão interna consultamos o *Livro de registro de escriptura de foros pertencentes ao Senado [da vila do Aracati] do anno de 1756 a 1779* (disponível no Arquivo Público do Estado do Ceará – APEC) nos foros que doavam terras para os donos erguerem suas oficinas.

⁴ AHU-CE: CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre a necessidade de se criar uma nova vila em Aracati de Jaguaribe, de 12 de dezembro de 1746. Anexo: cópia de cartas e provisão. AHU_ACL_CU_017 Caixa: 05. Documento: 304. (Grifo nosso).

A argumentação do ouvidor se repetia desde 1744, encontrando eco junto ao governador da capitania de Pernambuco, deixando saltar aos olhos do pesquisador a inserção daquele ainda “porto dos barcos” em um circuito mercantil que envolvia as principais praças de comércio do Estado do Brasil. Nos anexos da “Consulta do Conselho Ultramarino (...)” acima citada pode-se ler o então governador da capitania de Pernambuco – a qual a do Siará Grande foi anexa até 1799 – Duarte Sodré Pereira argumentando pela

necessidade q'há da dita ereção acho ser [uma palavra] percizo de fato eregirçe porquanto vão aquelles m^{tos} barcos da B^a[Bahia] a'ahi vão fazer carnes e negócios e desta praça [Recife], donde correm todas as gentes daquelles sertoes a venderem gado trocando por rendas e a dinheiro e nestas occasioens se ajutam povo, em q'dizem há hun grande comercio e junto ser o melhor distrito q'tem toda a capitania do Siará.⁵

A criação da vila deu-se após parecer favorável do Conselho Ultramarino no dia onze de abril de 1747, constituindo assim um “exemplo no Siará grande”, pois, segundo Gabriel Nogueira, “a vila de Santa Cruz do Aracati, criada em 1748, foi o único caso de criação de vila na capitania que teve como justificativa a busca do controle das atividades econômicas desenvolvidas na localidade” (NOGUEIRA, 2010, p. 55), ou seja, a produção e o comércio de carnes secas e couros no porto dos barcos. Segundo o parecer do Conselho Ultramarino,

parece ao Concelho que V. Mag.e Se Sirva mandar fundar huma Villa em este porto do Aracaty, e encarregar a creação della ao Ouvidor do siará Manoel Jozé de Faria, ordenando-lhe, que passe logo ao d^o.[dito] porto, e escolha citio que sendo maes livre das inundações do Ryo, fique igualmente commodo, aSsim as embarcações e forasteiros, que vão nellas comerciar como aos moradores da d. a Villa.⁶

A partir da criação da Vila e a conseqüente cobrança de impostos sobre a entrada e saída de cargas no porto dos barcos o preço das carnes sofreram aumento o que acarretou na queda de vendas do produto num primeiro momento. A recuperação da atividade se deu em menos de dez anos. Em maio de 1757 o governador da capitania de Pernambuco,

⁵ Ibidem.

⁶ AHU-CE: CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre a necessidade de se criar uma nova vila em Aracati de Jaguaribe, de 12 de dezembro de 1746. Anexo: cópia de cartas e provisão. AHU_ACL_CU_017 Caixa: 05. Documento: 304.

Luís Diogo Lobo da Silva, enviou um ofício ao então secretário do Estado do Reino e Mercês, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o requerimento dos homens de negócio daquela praça – no caso, o Recife – em que pedem a criação de uma Companhia de resgate de carnes secas e couros do sertão. Isto é, na trilha de fundação de Companhias de Comércio – por exemplo, *Pernambuco e Paraíba e Grão-Pará e Maranhão* – no “período pombalino” os comerciantes da maior praça de comércio das Capitânicas do Norte buscaram mais uma tentativa de regulamentar o trato dos produtos que compunham a dinâmica ultramarina do Império, quer no abastecimento ou no escambo por escravos em África.

Nesse documento, podemos observar o interesse pela produção de carnes secas e couros no sertão, o que incluía a vila de Santa Cruz do Aracati. Pelos planos dos homens de negócio da praça do Recife “será esta Comp^a estabelecida com vinte e quatro sumacas da proporção nessecariaz p^a aquelles porttos com que possão transportar a carne e couros e sebo de vinte e outo athé trinta mil cab^{as} [cabeças] de gado e este se comprara no sertão”⁷. Sem dúvida era o comércio das carnes que interessava os negociantes, pela sua conservação e por se tratar de objeto de consumo intermitente entre todas as camadas da sociedade, claro que uns mais e outros menos, de acordo com possibilidades financeiras diversas. Enfim era um produto de venda rentável. Por isso,

As carnes secas que esta Comp^a [Companhia] transportar daquelles porttos do sertão se vendera na Praça deste R^e [Recife] e todos os seus contornos a setecentos e vinte a aroba, e as que se mandarem vender aced^e (ilegível) na Bahia a outocentos a Roba e as que se forem vender ao R^o [Rio] de Jan^{RO} [Janeiro] a dez tostoiz a Roba todoz os preços como dos que m^{tas} vezes em todos estez porttos se vendem por maiz.⁸

Podemos observar nesse trecho do documento, assim como em outras fontes, a referência do comércio de carnes secas fabricadas nos chamados “porttos do sertão” com a Bahia e até o Rio de Janeiro, já na parte mais ao sul da colônia.

O abastecimento de carnes verdes estava prejudicado desde o início do século XVIII por motivos já expostos acima e, sendo a capitania do Siará Grande parte do Estado do

⁷ AHU-PE: OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luis Diogo Lobo da Silva, ao [secretário d Estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o requerimento dos homes de negócios daquela praça, em que pedem a criação de uma Companhia para resgatar as carnes secas e couros do sertão. AHU_ACL_CU_015, Caixa: 84. Documento: 6965

⁸ Ibidem.

Brasil – e, portanto, sob influência direta da capitania de Pernambuco – as oficinas de salga iriam suprir a falta de carne para consumo interno e para o escambo de escravos em África. De acordo com José Alípio Goulart,

o consumo de carne seca, no Brasil colonial, era grande e dilatado, visto consumirem-na não só os menos favorecidos como por igual os mais abastados. (...) Basta dizer que só Recife, em 1788, consumiu o carregamento de carne seca de quatorze barcos, (...). Em média, cada sumaca transportava a produção de cerca de 2.000 bois, ao redor de 72.000 quilos de carne seca. (GOULART, 1965, p. 94).

Ou seja, tínhamos a larga utilização de carne seca na alimentação de boa parte da população da porção norte do Estado do Brasil. Além do abastecimento interno, segundo Almir Leal de Oliveira:

a partir de 1757 encontramos dados referentes à inserção do charque como produto estratégico para a manutenção do tráfico atlântico de escravos, para a manutenção de tropas, para o abastecimento das minas e das cidades do Recife, Bahia e Rio de Janeiro. (OLIVEIRA, *Ibidem*)

Na costa africana, onde eram comercializados escravos a fim de suprir a demanda da América Portuguesa, Luis Antônio de Oliveira Mendes observou o momento em que se deu a inserção das carnes secas do Siará Grande na ração dos escravos. De acordo com seu relato, foi o comerciante pernambucano Raimundo Jamalá, à época administrador da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, entre 1759 e 1763, que, presenciando as péssimas condições físicas dos negros embarcados, acarretando assim em mortes e prejuízos para a Companhia, substituiu a savelha (peixe salgado conservado no azeite) pela carne seca na alimentação. O comerciante então teria mandado escravas temperar rações servidas com carne seca e

quando pela primeira vez a escravatura provou deste gênero de comida assim temperada, e moldada ao seu paladar, confessa fidedignamente, que lhe bateram palmas. (...) Na prevenção da economia mandou vir por conta da mesma Companhia de Pernambuco a carne salgada, e seca, a que lhe chamaram do sertão, que é escaldada, e sem ossos, que ali custa de 6 a oitocentos réis a arroba. (MENDES, 1793, p. 401).

Isto é, na esteira da criação de companhias de comércio no período em que Sebastião José de Carvalho e Mello (Marquês de Pombal) empreendia sua política “iluminista” no Império Português ocorria a busca era por um produto de boa rentabilidade e que, a

partir da criação da Companhia de Comércio das Carnes Secas e Couros do Sertão passaria a ser um monopólio, pelo menos no papel. Isso por que o comércio entre o sertão e a vila do Recife era feito por embarcações ora fretadas e, em alguns casos, nos barcos dos mais ricos donos de oficinas, como no caso de Pedro José da Costa Barros, um dos maiores comerciantes da vila de Santa Cruz do Aracati na segunda metade do século XVIII.

A documentação que registrou o comércio de carnes secas na vila de Santa Cruz do Aracati é esparsa. Há referências à produção e ao comércio durante boa parte do século XVIII, mas até agora está sendo difícil encontrar nas fontes quantificações precisas da quantidade de mantas ou do peso aproximados delas quando carregadas nas sumacas. Na documentação que ora utilizamos em nossa pesquisa a fonte que mais se aproxima de uma quantificação e que possibilita uma sistematização é o *Livro (Nº 23) de notas da Câmara da vila de Santa Cruz do Aracati de registro dos barcos que deram entrada no porto da vila entre 1767-1802*. Cabe aqui uma explicação metodológica: o livro possui um “corte” nos registros entre 1777 e 1786.

Abaixo apresentamos duas tabelas com os dois períodos que fazem parte dos registros, ou seja, 1767-1776 e 1787-1802.

Tabela 1:

Barcos com entrada registrada no porto da vila do Aracati (1767-1776)

ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Total/ano
1767							2	3		2		3	10
1768			1		2	8	3	1	1			1	17
1769				1	1	1	2	2			1		8
1770	1				4	2					1		8
1771						1							1
1772													0
1773	2				9	4	1		1		1		18
1774												1	1
1775	1					7	2	1	1			2	14
1776	1												1
Total/ mês	5		1	1	16	23	10	7	3	2	3	7	78

Fonte: Livro Nº 23 de Registro de embarcações que deram entrada no porto de Aracati (1767- 1802)

Tabela 2:**Barcos com entrada registrada no porto da vila do Aracati (1787-1802)**

ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Total/ano
1787								1				2	3
1788		2				3	2	1		1			9
1789			1		3	4	2	5	2	1	2	3	23
1790	1	1	1	1	3	3	3				3	4	20
1791	5	4			2	6	4	2	3	2	1		29
1792	1				3	3	3	1	1	3	1	3	19
1793		1	1	1	1	4	2	4	1	2	3	3	25
1794	5	1				2	3	1		1	1	1	16
1795	2	2	1	1			3		1		1	3	14
1796	1	3				1	1			1	1	1	9
1797						1		2		3	1	4	11
1798		4			1			3	1	1	1	1	15
1799	2		2	2				2	2	3	2		15
1800		2		1			2	3		1	1	2	12
1801	2	2	2					2		3		2	13
1802	2	2	1	2									7
Total/mês	21	24	15	8	13	27	25	27	11	22	18	29	240

Fonte: Livro Nº 23 de Registro de embarcações que deram entrada no porto de Aracati (1767- 1802)

A partir das informações acima sistematizadas podemos observar um total de 318 barcos registrados. Infelizmente nem todos os “quesitos” do registro eram sempre preenchidos, isto é, não temos como afirmar a saída de um barco de um determinado porto, embora possamos inferir a partir do nome da embarcação e do seu mestre ou dono. Como nossa pesquisa encontra-se no momento da escrita ainda não temos todas as informações comparativas relativas aos nomes e mestres das embarcações. Nossa sistematização ainda está baseada em números.

Podemos assim observar que 58,2% do total de barcos mencionam a origem, ou seja, 185 embarcações. Destas, 163 informaram vir de Pernambuco o que dá quase 90% dos barcos. Isto nos dá dimensão da estreita relação que era mantida entre os comerciantes do porto do Aracati e os homens de negócio da praça do Recife que, de acordo com Nogueira, “interpunha a vila entre os sertões do Jaguaribe e a praça pernambucana” tornando o Aracati “um espaço privilegiado na região, pelo papel de destaque econômico e pela autonomia gozada por seus agentes mercantis, que dominavam: além das relações de comercialização do gado e do algodão produzidos na região, a produção de carnes secas e couros (...)” (NOGUEIRA, Op. Cit. 221). Isto é, os fretadores e donos de barcos que ali aportavam trazendo produtos que já haviam chegado de outras partes da América Lusa, ou até mesmo do outro lado do atlântico, inseriam a vila de Santa

Cruz do Aracati numa dinâmica do império Português, representando assim o enraizamento de interesses dos agentes mercantis de Pernambuco naqueles sertões.

Ao analisarmos os destinos mencionados temos um número baixo de informações. Apenas 100 barcos indicam o porto de destino, mas, se seguindo com a análise, constatamos que 88 barcos mencionam o porto do Recife. Há também outros destinos mencionados como São Luiz, Alagoas, Acaracu, Camossim, Assu; além de outras origens como Rio de Janeiro, Bahia, Belém do Pará, São Luiz, Assu, etc. Chamamos atenção aqui para a importância do porto da vila de Santa Cruz do Aracati, pois, se considerarmos o litoral norte da capitania geral de Pernambuco podemos considerá-lo o mais importante economicamente. Podemos observar também nesses registros do porto do Aracati que, entre a “as cargas”, temos *passageiros*, ou seja, o trânsito de pessoas era também uma constante.

Outra questão que merece destaque é o comércio de sal. Este produto era fulcral para a feitura de carnes secas, que também eram chamadas de salgadas, e, embora as salinas do Siará Grande não sejam pequenas, as grandes quantidades utilizadas para salga de carnes e secagem do couro eram trazidas das salinas do Assu e do Mossoró, que ficavam relativamente próximas ao porto do Aracati numa zona de transição e disputa de jurisdição entre Rio Grande e Siará Grande que só foi resolvida no avançar do século XIX. Nos registros temos anotados ao todo 46 barcos descarregando sal no porto da vila do Aracati, sendo 10 barcos com origem do porto do Recife, embora alguns tenham feito escala na Parahyba e no Assu.

Quanto ao comércio efetivo das carnes secas, há um problema documental a ser resolvido. Do total dos barcos (318) só temos registros de saída de carnes secas em 70. Nossa questão é: em outros registros aparecem barcos (que já haviam aportado para carregar carnes secas) com registro de carga levada de “gêneros” ou “efeitos da terra”. Para a ribeira do Jaguaribe, área de influência da vila de Santa Cruz do Aracati, só é plausível outro comércio de relevância a que podemos atribuir essa nomenclatura, que seria o *algodão* exportado para as potências industriais européias na conjuntura de escassez da matéria-prima de tecidos. Contudo, historiograficamente a região da capitania do Siará Grande que é mais conhecida por suas plantações e pela exportação do algodão é a ribeira do rio Acaracu, na fronteira com o Piauí. Colocamos esta questão, pois no momento ainda fazemos o cruzamento de fontes, principalmente das

capitanias do Siará Grande e de Pernambuco, para que nos períodos seguidos onde se apresentam as nomenclaturas de “gêneros” ou “efeitos da terra” tenhamos os registros do porto do Recife ou indicações do consumo de carnes secas.

Enfim, interesses que poderiam estar ligados ao pagamento de impostos para a Câmara da vila de Santa Cruz do Aracati poderiam estar envolvidos na anotação de “gêneros” ou “efeitos” da terra em vez de carnes secas. Através do cruzamento com outras fontes talvez possamos constatar até quando durou o comércio de carnes secas. Segundo a historiografia a “queda final” da indústria das carnes secas no Siará Grande deu-se com a seca que durou de 1791 a 1793, sendo que nestes três anos tivemos o registro de 73 barcos entrando no porto e destes 20 carregando carnes secas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTONIL, André João. **Cultura e Opulência do Brasil**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1982.

GOULART, José Alípio. **Brasil do Boi e do Couro – 1º Volume – O Boi**. Edições GRD. Rio de Janeiro – GB, 1965.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. (Org.) **Catálogo de Documentos Manuscritos Avulsos da Capitania do Ceará: 1618-1832**. Brasília: Ministério da Cultura; Fortaleza: Universidade Federal do Ceará: Fundação Demócrito Rocha, 1999.

LINHARES, Maria Yedda Leite. *A pecuária e a produção de alimentos na colônia*. IN: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). **História Econômica do Período Colonial**. 2ª Ed. Revista – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo / Imprensa Oficial, 2002.

MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos – Nobres Contra Mascates: Pernambuco, 1666-1715**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

MENDES, Luis Antônio de Oliveira. *Discurso Acadêmico – Memórias econômicas da Academia Real das Ciências de Lisboa (1793)*. In: CARREIRA, Antônio. **As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba**. 2ª Ed. Lisboa: Editorial Presença, 1983.

NOGUEIRA, Gabriel Parente. **Fazer-se nobre nas fímbrias do império** [manuscrito]: práticas de nobilitação e hierarquia social da elite camarária de Santa Cruz do Aracati (1748-1804). Dissertação defendida junto ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Ceará, 2010.

OLIVEIRA, Almir Leal de. A Dimensão Atlântica da Empresa Comercial do Charque: o Ceará e as dinâmicas do mercado colonial (1767-1783). In: I ENCONTRO NORDESTINO DE HISTÓRIA COLONIAL: TERRITORIALIDADES, PODER E IDENTIDADES NA

AMÉRICA PORTUGUESA – SÉCULOS XV A XVIII, 1., 2006, João Pessoa. **Anais...** João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2006.

OLIVEIRA, Carla Mary S.; MEDEIROS, Ricardo Pinto. (Orgs.) **Novos olhares sobre as Capitanias do Norte do Estado do Brasil**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2007.

PINHEIRO, Francisco José. **Notas sobre a formação social do Ceará – 1680-1820**. Fortaleza: Fundação Ana Lima, 2008.

PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros – Povos Indígenas e Colonização do Sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720**. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo: FAPESP, 2002.