

A força periférica da empresa comercial do charque O Ceará e as dinâmicas do mercado atlântico (1767-1783)

Resumo

Este artigo analisa o movimento do porto do Aracati (Ceará) na segunda metade do século XVIII. A pesquisa examina o comércio de abastecimento interno da colônia e as suas formas de acumulação e investimentos. Procuramos discutir a rede de trocas que sustentou esta complexa operação produtivo-comercial, que envolveu estratégias de investimentos diversificados, relações complexas de produção e intensas trocas entre os “portos do sertão” e a praça do Recife.

Palavras chave: Comércio; Abastecimento; Ceará

Abstract

This article analyses the port of Aracati (Ceará) movements* during the second half of 18th century. The research examines the colony's internal trade of provisioning, and its accumulation and investment forms. We seek to discuss the exchange's network that sustained this complex productive-commercial operation, that entails diversified strategies of investments, complex production relations, and intense trade between ports of “sertão” and the market-place of Recife.

Key-words: Trade; Provision; Ceará

* Professor Adjunto do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará.

A força periférica da empresa comercial do charque

O Ceará e as dinâmicas do mercado atlântico (1767-1783)

Almir Leal de Oliveira

A recente historiografia sobre o período colonial brasileiro tem lançado um novo olhar sobre o processo histórico de conquista e incorporação de territórios ao projeto colonial lusitano. Discutindo as teorias clássicas de interpretação da colonização, questionando as equações que levaram ao entendimento da realidade colonial como mero apêndice da Acumulação Primitiva de Capitais na Europa, propiciada pelo Pacto Colonial, esta recente produção historiográfica preocupa-se em analisar os fluxos e as dinâmicas internas do território conquistado como fatores que devem ser considerados na relativização dos modelos interpretativos.

Segundo Caio Prado Junior, a essência do modelo colonial implementado pelos portugueses, o próprio sentido da colonização, foi a montagem daquilo que podemos chamar de grande propriedade agrícola, voltada para a exportação de produtos tropicais para a Europa. Baseada no trabalho escravo (primeiro indígena e depois africano), essa economia agrária tendia a auto-suficiência. É o que podemos exemplificar com a montagem do sistema de produção da cana-de-açúcar em Pernambuco. Esse sentido da colonização, o mercado externo, era caracterizado pelo monopólio do comércio pelos portugueses, naquilo que se convencionou chamar de Pacto Colonial.

Caio Prado Junior chamou a atenção para o papel desempenhado pela pecuária como fonte de abastecimento do mundo colonial. Segundo ele, a pecuária poderia ser apontada como “a única [atividade econômica], afora as destinadas aos produtores de exportação, que tem alguma importância”. E mais, Caio Prado diz que e com justiça que ela é relegada ao segundo plano, uma vez que se escondia às vistas da produção canavieira e da mineração. Entretanto, afirmava ele em 1942, “já sem contar o papel que representa na subsistência da colônia, bastaria a pecuária o que realizou na conquista do território para o Brasil, a fim de colocá-la entre os mais importantes capítulos da nossa história”.¹

No que se refere ao Ceará, a economia colonial foi vista como subsidiária da agricultura exportadora, notadamente a que se instalou em Pernambuco. O “sertão de dentro”, ou a “civilização do couro”, nas expressões de Capistrano de Abreu, desenvolveu características próprias (fazendas de criar, com baixo uso da força de trabalho africano, etc.). Colonizado apenas a partir do final do século XVII, no Ceará o progresso da conquista portuguesa teria se dado “ao passo dos bois”. Durante a conquista e colonização, a expansão dos interesses metropolitanos seguiu assim o desenvolvimento da atividade pastoril: abriram-se os caminhos pelo sertão, pelas ribeiras dos rios, gerando povoamento rarefeito e formando as fazendas de criar.

Desta forma se formaram as principais rotas de boiadas, sendo que a principal se iniciava na foz do Jaguaribe e penetrava o sertão pela ribeira deste rio até o Cariri, onde se integrava com outros caminhos coloniais, como o do rio São Francisco e a rota das boiadas do Piauí e do Maranhão. Prosperaram as fazendas de criar. O gado facilmente adaptou-se as condições mesológicas. No primeiro quartel do século XVIII, algumas fazendas de criar no Ceará chegavam a possuir mais de quatro mil cabeças, e a sua produção era remetida para as feiras de gado de Pernambuco e Bahia.

Entretanto, ainda dentro das explicações clássicas, o mercado consumidor local era fraco e limitado, o que fazia com que o rebanho fosse exportado vivo para as distantes feiras (o que se revelou improdutivo, uma vez que necessitava percorrer grandes distâncias, perdendo assim o seu valor), ou fosse abatido apenas para o aproveitamento do couro. Desenvolveu-se assim a produção do couro salgado, preparado de modo artesanal. Pelo porto da vila de Santa Cruz do Aracati esse couro foi exportado, consolidando o núcleo urbano, mesmo antes da criação de curato, freguesia ou vila, isso no primeiro quartel do século XVIII.

Juntamente com o couro salgado, a partir da década de 1710, foram sendo criadas as oficinas de preparo da carne salgada, ou carne seca, ou carne do Ceará, como era conhecido o charque em outras regiões coloniais da América portuguesa. Especializou-se o Ceará nesta produção. Já na década de 1740, com o incremento do negócio dos couros salgados, se instalaram os primeiros curtumes na cidade. Na segunda metade do século XVIII, estimam alguns historiadores, dentre eles Jose Alípio Goulart, que chegavam a ser

abatidas na cidade cerca de 50 mil reses para suprir as atividades dos charqueadores.

Durante todo o século XVIII prosperaram as atividades de salga da carne bovina e do tratamento dos couros para a exportação, tornando a vila do Aracati o centro econômico mais dinâmico da Capitania do Siará Grande, posição que manteve durante boa parte do século XIX. A vila, criada em 1748, especializada nessa economia do charque e do couro, teve seu traçado urbano marcado por esta atividade, inclusive com as indicações do Conselho Ultramarino exigindo ruas largas para o trânsito das boiadas do sertão para o lugar do abate, salga e exportação. Jose Alípio Goulart descreve um quadro bastante esclarecedor sobre a importância desta atividade durante o século XVIII: “basta dizer que só Recife, em 1788, consumiu o carregamento de carne seca de 14 barcos, embora muito bem suprido de carne verde (...). Em média, cada sumaca transportava a produção de cerca de dois mil bois”.²

Mesmo considerando o significado da atividade pastoril para a colonização das capitanias da costa Leste-Oeste, mesmo ressaltando a sua dependência da área produtora de cana-de-açúcar, mesmo sendo atividade subsidiária, os modelos interpretativos não avançaram no estudo sistemático desses fluxos, ou de seu significados para a formação de uma elite senhorial ligada ao abastecimento da Colônia. Tão pouco foi considerado a expansão dos interesses metropolitanos na organização do capital mercantil, e ainda, a sua relação com a formação de uma elite senhorial urbana e mercantil no Ceará.

Os estudos que figuram como clássicos na análise desta atividade econômica são os trabalhos de Geraldo da Silva Nobre e Valdelice Carneiro Girão³, publicados no final dos anos de 1970 e início dos anos de 1980.

Esses estudos procuram traçar um quadro geral das charqueadas no Ceará, mas, pelo limitado número de dados empíricos não nos permite esclarecer quais as articulações desta atividade com o mercado interno colonial. Ainda pela escassa documentação não nos oferecem o perfil desta atividade e as suas relações entre o capital mercantil e a formação da elite senhorial urbana no Ceará, e as suas estratégias de acumulação. Também não sabemos das relações sociais e econômicas desses charqueadores e comerciantes com o capital mercantil de Pernambuco.

Nobre, em sua tese de Livre Docência de História Econômica da Universidade Federal do Ceará, buscou discutir a atividade das oficinas de carnes fazendo uma revisão bibliográfica do tema e analisando os documentos encontrados no Arquivo Público do Estado do Ceará que documentam aquela atividade. Nobre ocupou grande parte do seu trabalho para explicar como se deu o povoamento da ribeira do Jaguaribe, analisando as famílias dos primeiros sesmeiros e seus descendentes, e outra grande parte para especular sobre a origem da prática da salga da carne para efeitos de sua conservação. Grande parte do seu estudo se dedica ao fato de não encontrar entre os charqueadores os descendentes dos primeiros sesmeiros, da elite senhorial ligada aos conquistadores.

Nobre fundamentou-se basicamente em oito registros, a saber: uma consulta do Conselho Ultramarino sobre a criação da vila de Santa Cruz do Aracati (1746), um Auto de Audiência Geral do Ouvidor da Capitania (1767), uma Carta do Senado da Câmara de Santa Cruz do Aracati ao Ouvidor Geral da Capitania (1771), um Provimento do mesmo Senado (1779), Autos de Audiência Geral do ouvidor da Capitania (1781), uma Escritura de Aforamento (1787) e o Registro da Mimória dos Novos Estabelecimentos Factos e Cazos Raros Acontecidos Nesta Villa de Santa Cruz do Aracaty, feita segundo a Ordem de sua Majestade de 27 de julho de 1782 pelo Veriador Manuel Esteves de Almida desde a fundação desta Villa ate o Anno de 1795.

Podemos assim sintetizar as conclusões de Nobre sobre os charqueadores e suas atividades econômicas para o período que vai de 1710 a 1776, ou seja, entre a montagem do sistema de exploração comercial do charque e a seca de 1777 e 1779:

1. Já em 1730, quando foi publicado a sua **História da América Portuguesa**, Rocha Pita se referia a um porto na barra do Jaguaribe onde os barcos iam “carregar carnes de que abundam naquele país”.⁴
2. Uma das justificativas apresentada ao Conselho Ultramarino nas suas Consultas para a criação da vila em 1748 era a de que “todos os anos [os barcos] vão ali fazer carnes”.
3. Pela Audiência de 1767 sabe-se que os barcos deveriam pagar ao Senado da Câmara a quantia de dez mil réis.
4. A Carta de 1771 que trata das disputas entre as câmaras de Aracati e Aquirás sobre a cobrança dos barcos indica a importância das charqueadas.
5. O Provimento de 1779, que autorizou o comércio de gado com as Capitanias vizinhas, indica também a rede de ligação entre charqueadores e produtores de gado na Capitania e fora dela.

6. Mesmo sendo um registro das atividades dos charqueadores após a seca de 1777-1779, o Auto da Audiência Geral de 1781 nos trás maiores informações sobre eles, uma vez que, diante dos incômodos causados a população pela matança do gado nas ruas da vila, resolve-se notificar os charqueadores para que mudem a localização das oficinas. Sabemos assim, pela primeira vez, dos nomes dos ditos donos das oficinas, que poderiam ser charqueadores antes de 1777, eram: Capitão José Ribeiro Freyre, Capitão João Coelho Bastos, Tome de Melo, Manuel Francisco da Cunha e Tenente Coronel Manuel Rodrigues da Silva. O documento fala ainda da “oficina do Salvador”, como limite para a construção de novas oficinas, uma vez que esta estava fora da área urbana da vila.

Girão apresentou um quadro historiográfico sobre a atividade, principalmente baseando-se em Antônio Bezerra de Menezes (1902), muito embora a documentação sobre o período anterior a seca de 1777 a 1779 não identificar os proprietários e comerciantes de carnes secas. Tanto em Nobre como em Girão os dados são mais precisos a partir de 1781 e da memória de Manuel Esteves de 1795.

Cabe, portanto, analisar as atividades ligadas à pecuária e o seu beneficiamento associado às novas tendências de estudos sobre os fluxos coloniais. O estudo da produção do charque e dos couros, das relações mercantis do Ceará com outras áreas coloniais e o perfil (e estratégias) de acumulação nos leva a inquirir sobre a dinâmica destas atividades e os seus desdobramentos na formação das elites cearenses. Visando contribuir para o entendimento das atividades das charqueadas do Ceará para o período anterior a 1777, e para a discussão dos fluxos que sustentavam o mercado interno colonial na segunda metade do século XVIII, apresentamos aqui alguns dados compulsados do Livro de Registro de Entrada dos Barcos no Porto da Vila do Aracati entre 1767 e 1776.

Os registros não oferecem uma homogeneidade dos dados, o que nos impede a montagem de uma série completa do decênio. Entretanto, oferecem informações preciosas sobre os charqueadores e as suas atividades econômicas. A documentação nos permite saber, o que até agora se desconhecia, quantos eram os barcos que entraram no porto da vila em cada ano desde 1767. Contabilizamos 77 entradas entre 1767 e 1776, realizadas por 57 barcos.⁵

Os registros das entradas dos barcos eram realizados pelo juiz ordinário do Senado da Câmara, devidamente registrados pelo seu escrivão. Geralmente eram realizados na casa de morada do juiz. Os dados indicam o dia da entrada, a carga trazida e a que seria despachada. O mestre da embarcação era o responsável pelo registro, assim sabemos sempre os seus nomes. Para alguns registros também foram apontados os proprietários das embarcações e ou de seus fretadores. Os barcos faziam o registro uma vez que pagavam a quantia de 10\$000 para a Câmara.

Ao que tudo indica, os barcos referidos eram as sumacas (aliás, nome que também designava o charque, ou carne do Ceará). Apenas uma entrada foi registrada como bergantim – barco a vela e a remo, de um ou dois mastros de galé e com oito ou dez bancos para remadores.

As sumacas eram barcos a vela menores que os patachos, que se tornariam ao longo do século XIX a principal embarcação nas rotas da costa Leste-Oeste. Sua mastreação era constituída de gurupés (mastro que se lança do bico da proa e que por vezes era decorado com esculturas) e dois mastros inteiriços (o de vante que cruza as duas vergas e o de ré, que enverga vela latina). Segundo Evaldo Cabral de Melo, as sumacas dominaram o transporte na costa Leste-Oeste até o aparecimento das barcaças. Segundo ele, a partir do Cabo de São Roque, “a sumaca passou a gozar de um monopólio que não conseguiu adquirir ao longo do litoral pernambucano e paraibano, onde devia contar com a concorrência de barcos menores, como as canoas do alto e outras”.⁶

Alguns autores discorreram sobre as dimensões da sumaca e sua capacidade de carga. Evaldo Cabral de Melo calculou que as sumacas poderiam carregar até 237 passageiros (regulamento do tráfico de escravos), mas carregava até mais de 360. “A armação compunha-se de mastro de vante ou traquete, dotado de vela latina, vela de estai (polaca), mastro de mezena com vela redonda ou quadrada, e gurupés; dispunha também de castelo de popa. Ela também arrastava escaler”. Ainda segundo ele a média de tonclagem das sumacas era de 80 toneladas. “Para atender o aumento do tráfego decorrente não só do incremento físico da produção exportável [de Pernambuco], mas, sobretudo da concentração no Recife de todo o comércio exterior de Pernambuco e das chamadas capitânicas anexas, era necessário de barco maior...” Nobre calculou a capacidade média da sumaca em 72 toneladas. Girão calculou que cada sumaca carregava cerca de 80 mil quilos de carne seca, ou cerca de duas mil reses abatidas.⁷ As sumacas passaram a dominar o sempre complicado trecho de navegação a partir do cabo de São Roque por serem mais ágeis e podiam assim vencer as temíveis correntezas. Sua introdução no Brasil teria sido uma adaptação de embarcações holandesas e

teria sido fundamental a sua introdução para possibilitar as transações dos portos do sertão com o porto do Recife de Pernambuco.

Evaldo Cabral de Melo, ao estudar a ascendência da praça comercial do Recife no período *post bellum*, chamou a atenção para as estratégias de diversificação comercial dos mascates como fator que possibilitou a formação de uma área de trocas que se estendia desde o Ceará até a foz do rio São Francisco. A área que se estendia do Ceará ao Penedo, onde se verificou o domínio holandês, teria se submetido comercialmente ao Recife principalmente pela adoção do sistema de frotas em 1649, que centralizou no porto do Recife as trocas comerciais entre a Colônia e o Reino. Segundo ele, “acossado ao norte pela concorrência com São Luis, mas, sobretudo ao sul e 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 do Brasil [Idéia Geral de Pernambuco em 1817].” Melo ainda nos fornece uma interpretação sobre a ascendência da praça do Recife no período *post bellum* indicando que a abertura do Caminho do Maranhão teria beneficiado tremendamente o comércio recifense. Experientes no abastecimento das propriedades do interior, dominando o comércio de grosso trato com o Reino, explorando trapiches e armazéns, investindo em propriedades urbanas e antecipando créditos aos proprietários rurais, esta passagem do “mercador de loja” ao “mercador de sobrado”, também esteve ligada a montagem de um sistema de trocas comerciais com os portos do sertão. Era uma estratégia comercial moderna, de investimentos diversificados, que seguiam os comerciantes do Recife.

A maior parte das sumacas que chegaram ao Aracati se originava no Recife, confirmando as afirmações de Melo. Algumas vezes era registrado a procedência e o destino da embarcação, e assim podemos saber que a maior parte dos barcos com origem/destino declarados eram de Pernambuco (16 barcos dos 19 registros de origem/destino). Também foi registrado um barco em 1767 que tinha a sua origem/destino o porto do Rio de Janeiro, contrariando a Carta Régia de sete de fevereiro de 1701, que proibia o comércio direto entre as capitanias do norte com as capitanias do sul. Os outros registros indicavam escalas realizadas no porto do Assu no Rio Grande do Norte, e no porto de Camossim, no litoral norte do Ceará.

Uma das justificativas utilizadas pela historiografia para o aparecimento da atividade das oficinas de carnes secas no Ceará foi o aproveitamento das condições naturais da região: sol, vento e abundância de sal. Essas condições naturais também explicariam o aparecimento das charqueadas na ribeira do Assu, na Capitania do Rio Grande.⁸ Girão e Nobre ressaltaram as condições naturais como elementos que favoreceram a economia das charqueadas. .

A atividade econômica das salinas no período colonial foi documentada pela historiografia. Roberto Simonsen, no seu curso de História Econômica em 1931, nos diz que foi no período da ocupação holandesa que foram descobertas as salinas da costa Leste-Oeste, em Mossoró e no Ceará, informação também compartilhada por Evaldo Cabral de Melo. Entretanto, Simonsen estava mais preocupado com a comercialização do sal nas capitanias do Estado do Brasil, notadamente nas Capitanias de São Vicente e do Rio de Janeiro. Simonsen traçou um quadro de carestia do gênero e dos altos preços que foram objeto os contratos de sal nessas capitanias, bem como das constantes proibições por parte da Coroa proibindo a fatura do produto na Colônia. Os altos preços do produto teriam gerado não só a escassez em alguns momentos, principalmente com a crescente exploração da Minas Gerais, mas também teria contribuído para o sucesso de alguns motins.

Miriam Ellys, em estudo de 1955, também estudou o monopólio do comércio do sal no Estado do Brasil entre 1631 e 1801, quando o monopólio foi abolido. Na mesma linha de Simonsen ela pouco se deteve na exploração de sal nas capitanias da costa Leste-Oeste. Mais detalhes encontramos sobre essa atividade em Frederic Mauro. Segundo ele, após a exploração do sal ser iniciada no período da ocupação holandesa, ela teria se desenvolvido nos anos seguintes. Mauro chegou mesmo a computar a sua produção anual em duas mil toneladas por ano (aproximadamente 140 mil arrobas), descrevendo que a força de trabalho utilizada nesta tarefa envolvia 12 negros, 10 brancos e 30 índios.⁹

Mais recentemente o trabalho de Katinsky sobre mineração no período colonial aponta também as mesmas características já sublinhadas em Simonsen, pouco se referindo a documentação referente às capitanias da costa Leste-Oeste. Entretanto, detalhou a sistemática de trabalho adotada no interior das salinas, baseando-se, possivelmente, para isso em Ellys. Seriam utilizados processos rudimentares e fala do processo da construção de barragens para cercar a água do mar, por gravidade, evaporação e cristalização. Como sua questão central é o desenvolvimento da técnica no Brasil, o autor considera que as técnicas utilizadas aqui seriam as mesmas da Metrópole. Katinsky fala ainda das constantes idas e vindas da Coroa para regular o monopólio e relaxá-lo nos momentos de carestia e escassez, permitindo alguma produção

local, notadamente no Rio de Janeiro (Cabo Frio).

Todos os autores relatam as constantes ordens da Coroa proibindo a instalação de salinas nos seus domínios coloniais. Dentre outras medidas, desde o Decreto que introduziu o monopólio em 1631, a Carta Régia de 1690, que proibira até mesmo a coleta do sal produzido naturalmente, as iniciativas da Coroa foram todas no sentido de manter o privilégio das áreas produtoras de Setúbal, Alverca e Figueira, em Portugal. Mesmo esses autores se referindo ao fim do monopólio em Pernambuco em fins do XVIII, quando as capitanias do Rio Grande, Cabo Frio e Pernambuco passaram a poder, legitimamente, utilizar, mas não exportar, o sal encontrado em seus domínios, não ficam esclarecidas as relações entre a produção do sal e a manufatura das carnes secas. Katinsky ainda apontou que, geralmente, o sal era utilizado na salga das carnes, seca ao sol, mas não se refere especificamente ao processo de produção da carne do Ceará, como dependente da produção e do comércio do sal: “a política metropolitana continuou irregular, tendendo, de um lado, manter o iruquo privilégio e, de outro lado, tolerando a instalação clandestina de salinas no território colonial. Assim é que, no final do século XVIII, as capitanias nordestinas obtiveram a permissão para explorar suas salinas, desde que seu consumo fosse exclusivamente local”.¹⁰

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, contrariando a Carta Régia de 1690. No que se refere às cargas declaradas que entraram no porto do Aracati entre 1767 e 1778, das 78 entradas de barcos, 33 declararam trazer sal “para a factura das carnes secas”. Esse dado esclarece que a atividade dos charqueadores era interligada com outros sistemas de exploração econômica na costa Leste-Oeste, compondo uma rede de negócios entre as capitanias do Ceará Grande, Pernambuco e Rio Grande. A partir desses dados podemos saber que se os charqueadores utilizavam a exploração do sal marinho do Ceará, utilizavam também de outra área, o que indica um grau de complexidade do beneficiamento das carnes, que envolvia, inclusive um comércio intercapitanias. Certamente os interesses da exploração do sal na região da ribeira do Assu, origem declarada das cargas de sal das embarcações, estavam associados aos interesses dos charqueadores e comerciantes.

Até agora desconsiderado pela literatura, 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. Em termos comparativos podemos observar que em 1766, a Capitania das Minas Gerais teria consumido, segundo Simonsen, 35 mil alqueires. Ou seja, a atividade dos charqueadores do Aracati consumiu quase que o equivalente a 2/3 do sal consumido nas Minas Gerais em uma década, isso sem levar em conta a produção local do sal que, infelizmente, não temos documentado.

Também foram declaradas, além de passageiros, cargas de aguardente, mel, fazendas, miudezas, fretes, lastro (o que indicava vir o navio apenas para tomar cargas) e de secos e molhados. A farinha de mandioca era um produto encontrado também com uma grande recorrência: 23 embarcações levaram ao Aracati o referido produto, sendo que no ano de 1770 foram importadas mais de 150 toneladas em quatro entradas declaradas. Prosperaram no período as atividades mercantis ligadas as atividades dos charqueadores. Não apenas o comércio do charque movimentava o porto. Também era significativa a entrada de produtos que vinha do porto do Recife. Apenas cinco navios declararam entrar sem mercadorias.

O registro da saída de mercadorias para o período analisado com carnes secas foi de 36 barcos. Nove navios declararam entrar no Aracati para carregar de couro, sola e courama e outros 17 barcos declararam buscar fretes.

Através dos dados do movimento do porto dos barcos da vila de Santa Cruz do Aracati entre 1767 e 1776 identificar alguns charqueadores, até agora desconhecidos, e avaliar os padrões de investimentos que realizavam.

Salvador de Souza Braga foi considerado um possível charqueador por Nobre, embora seu nome não constar da relação daqueles charqueadores que foram intimados pelo Senado da Câmara a trocar de lugar as suas oficinas em 1781. O mesmo documento fala de um Salvador que possuía terreno na Gamboa (local próximo do porto), possivelmente uma das oficinas localizadas junto ao rio Jaguaribe.

Sabemos que ele era natural da Ilha de São Miguel, nos Açores, e que era casado com dona Tereza Cristina. Em 1768 era piloto do barco Senhor Bom Jesus, que entrou no Aracati com uma carga de sal e saiu carregado de carnes secas. Não podemos precisar se essa fora a sua primeira viagem ao Aracati e se ele

era ou não o dono do referido barco ou da carga. Entretanto, em 1773 Salvador fez nova entrada no porto carregado de sal para, novamente carregar carnes secas. A novidade foi que ele apareceu no registro como mestre e dono da referida embarcação. Os lucros aferidos com a carga de 1768 poderiam ter possibilitado a ele a compra do barco. Em 1775, Salvador de Souza Braga já havia abandonado a atividade de mestre e agora aparecia como fretador do barco N.S. Mãe dos Homens, também para trazer sal para o preparo das carnes e carregar delas. Talvez ele já fosse um dos charqueadores nesse momento, uma vez que também apareceram neste ano mais dois barcos por ele fretados para carregar de carne seca e despejar sal no Aracati. De qualquer forma, sendo ou não Salvador um charqueador, os lucros com o comércio da carne seca o estimularam a fretar três navios em um mesmo ano. Charqueador nos seus terrenos na Gamboa do Aracati ou comerciante na praça do Recife o seu negócio movimentou nesse ano o equivalente a 2400 toneladas de carnes secas, ou 2:880\$000, isso sem contar o comércio do sal.

Em 1776 seu barco entrou no porto do Aracati sem carga, apenas com o lastro de pedras, para carregar de couros e solas. Além do terreno próximo das margens do rio Jaguaribe, local onde se situavam as oficinas de charque, Salvador de Souza Braga aforou um terreno na rua de Santo Antônio em 1775, ano em que deve ter obtido lucros extraordinários, e levantava ali uma casa, o que pode nos indicar a sua fixação no Aracati.

O Alferes Jose de Mattos em 1768 era comerciante na praça do Aracati. Sabemos que entrou no porto esse ano uma carga de tecidos, que o mestre da embarcação declarou ser do “do negocio do Alferes Jose de Mattos”. O mesmo barco trazia sal, o que, se toda a carga fosse do mesmo dono, também poderia ele ser um dos charqueadores do período anterior à seca de 1777. O barco saiu do Aracati carregado com as carnes secas com destino a Pernambuco. Em 1776 o Alferes Jose de Mattos e Sylva era o juiz ordinário do Senado da Câmara do Aracati.

O Alferes João Tavares da Fonseca certamente possuía um grande interesse comercial no Aracati, talvez sendo um charqueador, ou ligado aos interesses destes. Em 1768, no mesmo ano que registramos a primeira viagem de Salvador de Souza Braga, o barco N. S. Conceição, Sto. Antônio e Almas e S. Francisco de Paula entrou no porto do Aracati pilotado por Francisco de Lima trazendo sal e carregando de carnes secas. Em 1769, Francisco de Lima fez nova entrada. O mestre declarou trazer sal e vir carregar de carnes. Dizia ainda que trazia fazenda suas para negociar. Nos registros de 1767 e 1768 não constavam os proprietários dos barcos. Não sabemos ao certo se essas mercadorias eram ou não do Alferes, mas, em 1770 o mesmo mestre declarou que o proprietário do barco era Fonseca. Nesta viagem ele trazia sal e vários gêneros de fazendas e vinha carregar de carnes secas. Também não podemos afirmar se nesse ano Fonseca era ou não o dono das ditas mercadorias, mas em 1773 e 1775 também entrou no porto com cargas de sal a buscar carnes secas. Em 1775 Fonseca apareceu como proprietário do barco, o N. S. Conceição Santo Antônio e Almas. Agora já não era mais alferes, e sim capitão. Não sabemos se o fretamento de um barco ou a sua propriedade e suficiente para designar a propriedade de seus carregamentos. Em alguns casos, a depender do escrivão, o registro era mais detalhado e assim podemos saber se as mercadorias pertenciam ao dono do barco ou não. De qualquer forma, sendo charqueador ou não o Alferes, depois Capitão João Tavares da Fonseca mantinha não apenas barcos viajando ao Aracati. Domingos Tavares da Fonseca era vereador da Câmara em 1748, quando da organização do primeiro senado da vila.

Os registros da entrada dos barcos no porto da vila de Santa Cruz do Aracati entre 1767 e 1776 são excepcionais para conhecermos as estratégias de capitalização e investimentos dos charqueadores, notadamente para João Pinto Martins e João Coelho Bastos. Através dos registros podemos acompanhar a trajetória produtiva e comercial daqueles que foram os maiores charqueadores do período em questão.

João Pinto Martins, Bernardo Pinto Martins e José Pinto Martins, portugueses do Porto, foram considerados charqueadores por Nobre e Girão, por vezes considerados os introdutores da técnica da salga das carnes no Ceará no início do século XVIII. Desde o início do século XX, José Pinto Martins aparece como um biografado ilustre no Rio Grande do Sul, por ter levado as oficinas de charque para esta região em 1780, após a seca de 1777-79 no Ceará. Entretanto as fontes do período anterior a 1777 não nos autorizam a falar sobre as suas estratégias de acumulação no Aracati. A maior parte das fontes documentais falam de João Pinto Martins.

Em 1765, João Pinto Martins recebeu do Capitão-Mor da capitania a patente de Capitão de Ordenanças dos Homens Forasteiros na vila de Santa Cruz do Aracati. Sabemos, através de Nobre, que em 1775 aforou quatro braças de terras no Senado da Câmara, nas quais possuía duas casas de morada na rua de Santo Antônio, a parte mais importante da vila, onde se localizavam as lojas de fazendas. Através de documentos da década de 1780 sabemos que seu irmão Bernardo possuía oficina de charque (marcada, ou melhor,

dizendo acordada pela Câmara em 1780) e que também possuía casas de morada (2 sobrados) na rua de Santo Antônio (1781). Não encontramos outras referências documentais sobre os Pinto Martins até o ano de 1795, ano da **Mimória** de Manuel Esteves, quando este relata o assassinato de Bernardo por um de seus escravos em 1787. Neste ano os irmãos, charqueadores, eram também comerciantes de fazendas. Mas como se tornaram grandes comerciantes em 1787? O movimento dos barcos, mais uma vez, nos esclarece sobre a trajetória da família de charqueadores.

João Pinto Martins aparece nos registros dos barcos pela primeira vez em 1773, quando em sociedade com João Coelho Bastos (um dos charqueadores de 1781) importava cerca de seis toneladas de farinha de mandioca, aguardente e molhados e exportava couro e solas. Podemos deduzir dessas informações que negociavam com o couro produzido nos curtumes da vila. Pela primeira vez ficamos sabendo que esses comerciantes investiram na compra de embarcações, dominando além do transporte de suas produções, a venda fora da Capitania, e quiçá, a importação de matéria prima para as oficinas. Vejamos a entrada do barco Santo Antônio, Almas e Nossa Senhora do Rosário em maio de 1773: o mestre da embarcação declarou que viera buscar carnes secas e que trouxera sal e outros gêneros. O senhorio do barco era João Pinto Martins. Ainda em 1773 (10 de maio) o barco Santíssimo Sacramento e Mãe dos Homens, do qual eram proprietários em janeiro do mesmo ano João Pinto Martins e José Coelho Bastos, entrou no porto carregado de “sujeitos” de Pernambuco e vinha carregar de carnes secas. Agora o único proprietário que figura no registro é João de Pinto Martins. Ou seja, em 1773 João Pinto Martins, que apareceu pela primeira vez nos registros como senhorio em sociedade de um barco, o Santíssimo Sacramento e Mãe dos Homens, tem registrado a propriedade de um segundo barco (Santo Antônio) e único proprietário do Santíssimo Sacramento.

Possivelmente, com os lucros do comércio do couro, sola e charque, em um só ano, teria ele investido na compra de dois barcos. Não podemos afirmar que estas foram as suas primeiras atividades como charqueador no Aracati, uma vez que já era capitão de uma Companhia de Ordenanças em 1765, quando possivelmente já ocupava uma posição de destaque na vila. Possivelmente já era charqueador em 1770, quando o mesmo barco, Santíssimo Sacramento e Mãe dos Homens, entrou no porto trazendo molhados e carregando carnes secas. Infelizmente o registro de 1770 não indica o proprietário do barco, que poderia ser dele e de seu sócio José Coelho Bastos. Talvez João Pinto Martins não possuísse barcos antes de 1773, mas certamente os possuiu a partir de então. A sociedade com outro charqueador pode ter sido uma estratégia para a compra das embarcações, uma vez que ele investiria grande quantidade de recursos neste ano na compra do Sacramento e do Santo Antônio. Curiosa foi a viagem do barco Santíssimo Sacramento e Mãe dos Homens em 1767, que, vindo do Rio de Janeiro sem cargas, entrou no Aracati apenas para carregar de carnes secas. Teria vindo a partir de contrato de frete com João Pinto Martins? De qualquer forma o ano de 1773 fora um ano de extraordinários negócios para João Pinto Martins. Ele teria comercializado no Recife, origem/destino declarado em uma das viagens, dois barcos de couros e dois barcos com carnes secas. Calculando que uma sumaca carregava pouco mais de cinco mil arrobas de charque, e que este era comercializado no Recife, segundo Nobre, por 1\$200, cada barco rendeu a João Pinto Martins a quantia de 6:000\$000 (12:000\$000 apenas nos dois barcos com charque, sem contar os dois barcos carregados com couro e solas).

Podemos considerar também que em 1773 os negócios de João Pinto Martins não se limitavam às oficinas e comércio de couros e charque: neste ano ele importou, pelo menos, seis toneladas de farinha de mandioca, aguardente e vários gêneros de molhados, o que poderia indicar que ele também supria seus fornecedores de reses nos sertões do Jaguaribe. Não se sabe se ele também se dedicava ao comércio de escravos. Sabemos, entretanto, que em uma das quatro entradas de 1773 o mestre da embarcação declarou vir carregado de “sujeitos” de Pernambuco. Isso tudo sem contar que o comércio do sal na ribeira do Assu na Capitania do Rio Grande poderia representar para ele uma possibilidade de investimentos, uma vez que ele dependia do produto para a salga das carnes. Todas essas informações nos levam a afirmar que, antes da seca de 1777, ele era o mais importante charqueador do Aracati, com negócios que não se limitavam à produção do couro e do charque, possivelmente tratando com gêneros alimentícios no Aracati e vale do Jaguaribe. Seus investimentos na compra dos barcos tinham relação direta com os seus interesses comerciais, que se irradiavam pelo interior das Capitanias do Seará Grande e Rio Grande, assim como na praça do Recife.

Em 1775 João Pinto Martins aforou terrenos de quatro braças na rua de Santo Antônio no Aracati, onde possuía duas casas de morada. Mais uma vez o Santíssimo Sacramento e Mãe dos Homens entrou na barra do Jaguaribe no mês de junho trazendo sal e carregando de carnes secas. Ainda em 1775, agora

em dezembro, importou aguardente, farinha e molhados e exportou mais uma carga de couro e solas de seus curtumes. Dias depois, outro barco chamado apenas de Sacramento descarregou mel, farinha e outros produtos e levou mais uma carga de couro.

O ano de 1776 foi um ano de seca parcial. Apenas um barco foi registrado no porto. Entre 1777 e 1780 o Ceará enfrentou uma grande seca. Cessaram em 1776 os registros de barcos, que só reapareceram em 1787.

Até agora a pesquisa nos indica que a atividade dos charqueadores do Aracati deve ser entendida a partir de uma dinâmica rede de trocas comerciais entre as capitânicas do Norte do Brasil. A operação produtiva se vinculava com a atividade mercantil e se estabelecia através de uma rede de complexas relações. Em alguns casos, como a fatura do sal e o comércio entre capitânicas, essas relações contrariavam explicitamente as Ordens Régias. A atividade do mercador-charqueador, por mais que subsidiária e voltada para o mercado interno, propiciou aos homens do Império a oportunidade de interiorização de seus interesses em áreas coloniais. Suas estratégias de investimentos seguiam os padrões dos mascates pernambucanos, investindo em diferentes atividades e regiões. Atualmente a pesquisa se direciona para a coleta dos dados do período de 1783 a 1802. Buscamos também a análise de outras fontes, como Requerimentos, Cartas Patente, nos Documentos de Pernambuco do Arquivo Histórico Ultramarino, visando completar o perfil desses mercadores-charqueadores e suas relações com Pernambuco. Estamos ainda organizando o levantamento dos inventários *post mortem* de Aracati, onde encontramos alguns charqueadores. Buscamos também organizar biografias coletivas dos mercadores-charqueadores procurando evidenciar a relação entre essas atividades e a formação da elite cearense no início do século XIX.

Notas

¹ PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1942, p. 187.

² GOULART, José Alípio. *Brasil do boi e do couro*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1965, p. 94.

³ NOBRE, Geraldo da Silva. *As oficinas de carnes do Ceará: uma solução local para uma pecuária em crise*. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977. GIRÃO, Valdelice Carneiro. *As oficinas ou charqueadas do Ceará*. 2.ed. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995 (1984).

⁴ PITA, Sebastião da Rocha. *História da América portuguesa*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1976, p. 55.

⁵ Entrada de barcos por ano: 1767 - 10 entradas, 1768 - 17 entradas, 1769 - 8 entradas, 1770 - 8 entradas, 1771 - uma entrada, 1772 - Não há registro de entrada de embarcações, 1773 - 18 entradas, 1774 - uma entrada, 1775 - 14 entradas e 1776 - uma entrada. Faltam as 20 primeiras páginas do Livro. Os registros do ano de 1767 iniciam em julho. 1772 e 1776 foram anos de seca. FONTE: Livro de Notas do Senado da Câmara da Vila de Santa Cruz dos Barcos do Aracati (1767-1801), número 23.

⁶ MELO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal; história e historiografia*. São Paulo: Editora 34, 2002, p. 194.

⁷ NOBRE, *Op. Cit.*, p. 198 e GIRÃO, *Op. Cit.*, p. 102.

⁸ MONTEIRO, Denise Matos. *Introdução à história do Rio Grande do Norte*. Natal: Ed.UFRN, 2000 p. 85.

⁹ SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1931. ELLYS, Miriam. *O monopólio do sal no estado do Brasil (1631-1801)*. São Paulo: FFCL/USP, 1955. MAURO, Frederic. Pode-se falar em uma indústria brasileira na época colonial? In: ESTUDOS ECONÔMICOS, v. 13, número especial, 1983.

¹⁰ KATINSKY, Julio Roberto. Notas sobre a mineração no Brasil Colonial. In: VARGAS, Milton (Org.). *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. São Paulo, UNESP/CEETEPS, 1994, p. 100.