

# “TEMPO DAS CARNES” NO SIARÁ GRANDE: O MERCADO DAS CARNES SECAS NA VILA DO ARACATI (1710-1793)<sup>1</sup>

**Leonardo Cândido Rolim<sup>2</sup>**

*[é] conveniente contenuar esta navegação de sumacas p<sup>a</sup>[para] os porttos do sertão p<sup>a</sup> nellas se transportarem vinte oito a trinta mil cabeças de gado que huns annos por outros se transportão p<sup>a</sup> o Portto deste R<sup>fe</sup> [Recife].<sup>3</sup>*

Em meados do ano de 1753 os homens de negócio da praça do Recife, com aval do governador da capitania de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva, enviaram um requerimento a Sebastião José de Carvalho e Melo, então secretário do Estado do Reino e Mercês, solicitando a fundação de uma companhia para resgatar carnes secas e couros do sertão. O pedido tem razões bastante claras: os primeiros anos da década de 1750 foram de instabilidade no fornecimento de carnes secas nos principais portos do Estado do Brasil. A companhia não chegou a se concretizar, mas o pedido evidencia as carnes secas como um gênero importante para os negociantes da principal praça de comércio das capitanias do norte do Estado do Brasil.

Pouco tempo antes, no ano de 1748, foi fundada a vila do Aracati, no lugar onde funcionava o principal *porto do sertão* fornecedor do gênero, que passou a ser sistematicamente alvo do fisco. Ou seja, a partir do maior controle fiscal ocorreu, num primeiro momento, uma queda significativa no fornecimento das carnes secas, fazendo com que os negociantes se mostrassem a favor da criação de uma companhia de resgates, pois a queda na produção levou a busca do produto em portos mais distantes.

A situação acima evidencia a produção e o comércio das carnes secas como peças importantes no sistema colonial e que envolviam circuitos mercantis diversos (o abastecimento do sal, a entrada de produtos do reino nos sertões e o próprio

---

<sup>1</sup> Este texto tem como base algumas questões abordadas em nossa dissertação de mestrado defendida na Universidade Federal da Paraíba em abril de 2012. Nesse período, contamos com uma bolsa Capes/ DS. Agradeço as críticas e sugestões do Prof. Maximiliano Menz, pois foram fundamentais para a versão final do texto.

<sup>2</sup> Mestre em História pela Universidade Federal da Paraíba. Professor Auxiliar do Departamento de História da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte, Campus Central. E-Mail: <leonardorolim-ufc@hotmail.com>.

<sup>3</sup> AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 84, D. 6965. AHU-PE: OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário do Estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o requerimento dos homens de negócio daquela praça, em que pedem a criação de uma Companhia para resgatar as carnes secas e os couros do sertão.

negócio das carnes) nas capitanias do norte.

Neste artigo, trataremos do período de grande comercialização das carnes secas na vila do Aracati, analisando principalmente as relações comerciais entre esse porto do sertão e a principal praça de comércio das capitanias do norte: o Recife. Durante todo o século XVIII saiu do porto pernambucano a maior parte das embarcações que deu entrada no Aracati, estreitando as relações que começaram ainda na conquista dos sertões no final do século XVII. Além disso, abordaremos a queda no comércio das carnes secas e sua substituição por couros e algodões na pauta de exportação da capitania do Siará Grande.

## Um porto do sertão no Siará Grande

A documentação que registrou a constituição do circuito mercantil das carnes secas produzidas na então povoação de *São José do Porto dos Barcos* perdeu-se no tempo – se é que ela realmente existiu, pois, são poucas ou muito esparsas as fontes sobre o porto que deu origem ao lugar. Em que pese esta dificuldade, temos acesso aos documentos que atestam a consolidação e a decadência da produção e do comércio das carnes secas. Nesse período já havia sido fundada a vila de Santa Cruz do Aracati, um *porto do sertão* na capitania do Siará Grande. De acordo com Antonio Carlos Robert Moraes, sertão é

*[...] uma ideologia geográfica; [...] é uma figura do imaginário da conquista territorial, um conceito que ao classificar uma localização opera uma apropriação simbólica do lugar, densa de juízos valorativos que apontam para sua transformação. Nesse sentido, a designação acompanha-se sempre de um projeto (povoador, civilizador, modernizador), o qual almeja – no limite – a superação da condição sertaneja.*<sup>4</sup>

O sertão da América Portuguesa era, portanto, o espaço utilizado para identificar o lugar do outro “não-civilizado”, precisamente para justificar sua conquista. No caso específico das capitanias do norte, os *sertões*, para utilizar a expressão de Kalina Vanderlei Silva<sup>5</sup>, eram os lugares onde não se produzia açúcar, as terras do índio bárbaro e a fronteira a ser consolidada. Portanto, um *porto do sertão* era o espaço dinâmico de trocas comerciais que fazia a ligação da economia local (no caso do Aracati e a produção das carnes secas) aos principais circuitos do sistema colonial. Nesse sentido, era uma via de duas mãos: os gêneros ali produzidos chegavam às grandes praças de comércio da América Portuguesa, o que também permitia a chegada de produtos vindos do reino e outras partes (azeite, vinho, fazendas, secos & molhados, mel, farinha, etc.) nas mesmas embarcações.

A colonização dos sertões das capitanias do norte foi levada a cabo em fins do

<sup>4</sup> MORAES, Antonio Carlos Robert. “O sertão – um ‘outro geográfico’”. *Terra Brasilis*, n.4-5, 2003. Disponível em: <<http://terrabilis.revues.org/>>. Acesso em: 05 ago. 2013.

<sup>5</sup> SILVA, Kalina Vanderlei. *Nas solidões vastas e assustadoras: a conquista do sertão de Pernambuco pelas vilas açucareiras nos séculos XVII e XVIII*. Recife: CEPE, 2010. (Especialmente capítulo 3: *Sertão, Sertões*).

século XVIII no que veio a ser chamada de *guerra dos bárbaros*. As escaramuças entre índios e conquistadores foram desenhando a conquista em cada ribeira, tendo como vetor econômico a pecuária. Nos primeiros anos o gado era tangido e comercializado vivo nas feiras próximas ao Recife e Salvador. Todavia, as perdas com secas e enchentes fizeram com que os donos dos currais mais distantes passassem a descer os rios e negociar seu gado já abatido, salgado e cortado em mantas ou postas. Surgiram assim as oficinas de salga e secagem de carnes em localidades próximas à foz dos rios, criando assim espaços dinâmicos para trocas comerciais.

As *oficinas* ou *salgadeiras* eram as unidades produtivas das carnes secas. No *Vocabulário Portuguez & Latino* de Raphael Bluteau, datado do início do século XVIII, podemos ler que oficina “He o nome genérico dos lugares em que trabalham officiaes de qualquer officio. *Officina*, ae Cic. Sahirão estas obras da mesma officina [...]”<sup>6</sup>. Outro termo encontrado mais comumente na documentação, principalmente produzida pela Câmara Municipal, é o de *fábrica* de carnes secas. Bluteau define fábrica como “Estructura, construção, composição [...]. A casa, ou officina, em que se fabricão alguns gêneros [...]”<sup>7</sup>.

Ao todo, podemos confirmar a existência de 13 oficinas na vila de Santa Cruz do Aracati entre 1757 e 1786. De acordo com Clóvis Ramiro Jucá Neto, “além destas oficinas no espaço interno da vila, prospecções atuais confirmam a existência de outras funcionando no entorno das fazendas de gado localizadas nos arrabaldes do Aracati”<sup>8</sup>. Todavia é importante destacar que a estrutura da oficina ou fábrica de carnes secas não era muito complexa, segundo os vereadores da vila do Aracati, pois se tratavam de

*[...] humas cazas, ou idifícios insignificantes em forma de telheiros formados de paus e telha vã que em pouco tempo se podem mudar, e construir de novo com os mesmos paus, e telha no lugar que está destinado que He o mais conveniente para as mesmas officinas, e mais perto do Porto dos Barcos [...]*<sup>9</sup>

Desde o primeiro quartel do século XVIII já corriam notícias sobre a produção e o comércio de carnes secas nos sertões do Siará Grande. Em 1730 publicou-se em Portugal a *História da América Portuguesa* de Sebastião da Rocha Pitta. Nela o autor anotou que

*Vinte léguas para o Rio Grande, tem pelo sertão uma*

<sup>6</sup> BLUTEAU, D. Raphael. *Vocabulário Portuguez & Latino*. Volume 6. p. 47. Verbetes *officina*. Disponível em: <<http://www.brasiliana.usp.br/dicionario/1/oficina>>. Acesso em: 1º fev. 2012.

<sup>7</sup> BLUTEAU, D. Raphael. *Vocabulário Portuguez & Latino*. Volume 4. p. 3. Verbetes *fabrica*. Disponível em: <<http://www.brasiliana.usp.br/dicionario/1/fabrica>>. Acesso em: 1º fev. 2012.

<sup>8</sup> JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. *A urbanização do Ceará setecentista: as vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2007, p. 361.

<sup>9</sup> Auto de Audiência Geral de 19 de fevereiro de 1781. Livro de Vereanças do Aracati.

*povoação formosa com o nome do Rio Jaguaribe, que por ela passa, o qual seis léguas para o mar forma uma barra suficiente para embarcações pequenas, que vão a carregar carnes de que abunda com excesso aquele país.*<sup>10</sup>

Entendemos assim que na década de 1720 (ou mesmo em anos anteriores) se constituiu o mercado das carnes secas nos sertões das capitânicas do norte. Porém, é importante ressaltar que o comércio do gado vivo nunca cessou. Ao contrário, era necessária a manutenção do fornecimento do boi como força motriz para os engenhos, além de abastecer de carne verde os açougues do litoral.

Para o período anterior à criação da vila, isto é, antes de 1748, temos poucas informações sobre o núcleo de povoamento que se formava na foz do rio Jaguaribe. A conquista desta ribeira foi fundamental para as pretensões colonizadoras da Coroa Portuguesa naqueles sertões. O controle do litoral setentrional do Estado do Brasil e a comunicação por terra com o Estado do Maranhão tornaram-se urgentes com o alvorecer dos setecentos, pois a exploração do ouro nos sertões das minas gerais gerava preocupações com defesa, além da definição de fronteiras e limites da América Portuguesa na conjuntura do Tratado de Madri em 1750, que gerou a necessidade de conhecimento e descrição do território colonial.

Este processo de consolidação da fronteira com o Estado do Maranhão e Grão-Pará se deu através da doação de sesmarias e da fundação de vilas nos sertões. Representativo é o caso de Santa Cruz do Aracati, fundada em 1748 após sucessivos pedidos de ouvidores e capitães-mores. Em meados de 1744 o ouvidor-mor do Siará Grande, Manuel José de Farias, argumentou que

*[...] é sem duvida ser muito conveniente haver justiça naquelle lugar porq alem de haver nelle muitos moradores quando o He no tempo das carnes [e] oficinas se faz muito populoso pela concurrencia de muitas somacas e gente q' dessem destes sertões com inumeraveis gados a fazerem suas negociaçoens donde haum haverem muitas contendas muitas pendenciaz e alguãs mortes.*<sup>11</sup>

No início da década de 1740 o capitão-mor já designara que o juiz ordinário da vila do Aquiraz (sede da capitania) se deslocasse à povoação para que lá houvesse justiça. A medida não modificou muito o quadro, como se percebe no trecho acima. O ouvidor, bastante elogioso à povoação, reitera seu pedido ressaltando que

*[...] no cazo q' se crie hua V<sup>a</sup>[Vila] que verá a ser a corte deste Seara em brevez annos por ficar nas margens do rio Jaguaribe navegável as mesmas somacas em distancia de três legoas e de facto [chegam] ao seu porto todos os*

<sup>10</sup> PITTA, Rocha. *História da América Portuguesa*. Brasília: Senado Federal, 2011, p. 86.

<sup>11</sup> AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 5, D. 304. AHU-CE: CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre a necessidade de se criar uma nova vila em Aracati de Jaguaribe. Anexo: cópias de cartas e provisão.

*annos vinte sinco e mais q a troco de fazendas que trazem levam a carne e courama de dezoito ate vinte mil boys para Pern<sup>co</sup>[Pernambuco], Bahia e Rio de Janeiro e fundandose com effeito a d<sup>a</sup>[dita] V<sup>o</sup> não só fica havendo aquelle juiz mas tão bem com os vereadores e almotacés e outros officiaez de just<sup>a</sup>[justiça].<sup>12</sup>*

Havia evidentes interesses na fundação de uma vila na região de São José do Porto dos Barcos. A cobrança de impostos pela Câmara da vila do Aquiraz já havia sido suspensa pelo rei e a receita da capitania do Siará Grande era formada basicamente pelo dízimo dos gados<sup>13</sup>. Seria, portanto, fundamental montar uma estrutura fiscal e taxar a carne seca. O Conselho Ultramarino solicitou a opinião do governador da capitania de Pernambuco e, em maio de 1746, Henrique Luis Pereira Freire de Andrada, residente no Recife desde 1737 e certamente conhecedor do trato que havia entre os homens de negócio da praça do Recife e os “portos do sertão”, reconhece a

*[...] necessidade q'há da dita ereção [pois] acho ser percizo de fato erigirse porquanto vão aquelles m<sup>tos</sup>[muitos] barcos da B<sup>a</sup>[Bahia] a'ahi vão fazer carnes e negócios e desta praça [do Recife], donde correm todas as gentes daqueller sertões a venderem gado trocando por rendas e a dinheiro e nestas oçassioens se ajuntam povo, em q'dizem há hum grande comercio e junto ser o melhor distrito q'tem toda a capitania do Seara.<sup>14</sup>*

Parece que ao fim de todas estas recomendações de diversas instâncias e agentes da administração régia na colônia, o Conselho Ultramarino se convencera da real necessidade e, talvez, da importância de se fundar uma vila na localidade que chamavam Aracati de Jaguaribe, e indicavam em seu parecer que a “V. Magest. [que] Se sirva mandar fundar uma villa em este porto do Aracaty” e que o ouvidor encarregado escolhesse um sítio cômodo “afim [d]as embarcações e forasteiros, que vão nelas commerciar como aos moradores da ditta villa”<sup>15</sup>. Em fevereiro de 1748 foi criada a vila de Santa Cruz do Aracati.

Nesse sentido, fica evidente o interesse em tributar aquele considerável comércio de carnes secas no sertão e ao mesmo tempo fazer justiça num lugar de intensa vida social. A vila foi criada, portanto, numa soma de interesses dos donos de oficinas e dos proprietários das embarcações. Distanciar-se da influência imposta

<sup>12</sup> AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 5, D. 304.

<sup>13</sup> Em 1742 o rei D. João V concede o direito à Câmara da Vila do Aquiraz de cobrar uma “pensão” de oito mil réis aos barcos que todos os anos entravam no porto do Aracati e carregassem mais de mil arrobas de carnes secas. Na mesma provisão, o rei ordenou à Câmara que se devolvesse aos donos das embarcações os impostos cobrados indevidamente até então. Lisboa, 6 set. 1742. *Livro de Registro de provisões para entidades de algumas Capitánias do Brasil*. Projeto Resgate. Documentos Manuscritos do Ceará – Códice I. AHU\_ACL\_CU\_Códice 260, p. 317v.

<sup>14</sup> AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 5, D. 304.

<sup>15</sup> AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 5, D. 304.

pela sede da capitania e controlar o movimento de seu próprio porto mostrava-se fundamental.

## O negócio das carnes secas nos sertões

O comércio das carnes secas era empreendido, preferencialmente, pela técnica de navegação chamada *cabotagem*. O tipo de embarcação que mais deu entrada no Aracati foi a *sumaca*, que era uma “pequena embarcação de dois mastros, usada na América do Sul, especialmente no Brasil e no rio da Prata. Era armado em patacho, sendo o mastro de vante mastaréu feitos duma só peça”<sup>16</sup>. Tendo sua capacidade no carregamento de aproximadamente duas mil reses, isto é, aproximadamente 80.000 quilos de carne seca, levando em consideração um peso médio de 200 quilos pra cada boi<sup>17</sup>.

A conquista do Siará Grande no final do século XVII e início do XVIII empreendida por dois movimentos a partir do Recife e de Salvador, como bem colocou Capistrano de Abreu<sup>18</sup>, impôs disputas constantes pelo controle do território cearense. Consequentemente estabeleceram-se também problemas de jurisdição acerca dos ganhos fiscais da capitania. Todavia, em meados dos seiscentos o governo de Pernambuco, juntamente com os interesses de seus homens de negócio, se colocou como pretensão “controlador” do comércio daqueles sertões. Sem dúvida houve descaminho, contrabando e relações comerciais com o Estado do Maranhão. Mas atestar esses fatos na documentação é tarefa complicada e não caberia nestas páginas. Certo é que grande parte do comércio de carnes secas era feito com a praça do Recife; e em quantidade menor e por um período de tempo um pouco mais curto, além de algumas eventualidades, com Salvador e Rio de Janeiro.

Podemos constatar tal afirmação a partir da sistematização de algumas informações do *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*<sup>19</sup>, principalmente no que se refere à origem e ao destino das cargas que davam entrada no Aracati. Esta fonte é fundamental para este artigo. É muito rica, embora às vezes imprecisa nas informações que disponibiliza. Isso se deve ao fato de não se tratar de um *mapa de cargas*, mas de um livro do Senado da Câmara do Aracati onde se anotavam informações sobre as embarcações que davam entrada no porto. Portanto, possui problemas. O maior deles é, sem dúvida, o *corte* no período temporal entre 1777 e 1786, isto é, faltam as páginas no livro. Apesar dos problemas a fonte será analisada de forma exaustiva sem, no entanto, ser esgotada. Apontar as origens e os destinos dos barcos é fundamental. Na tabela seguinte

---

<sup>16</sup> GODOY, José Eduardo P. *Naus no Brasil colônia*. Brasília: Editora do Senado Federal, 2007, p. 679.

<sup>17</sup> GIRÃO, Valdelice Carneiro. *As oficinas ou charqueadas no Ceará*. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1984, p. 102.

<sup>18</sup> Cf. ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1988, p. 151-153.

<sup>19</sup> Este livro foi encontrado na cidade de Aracati (CE) junto a outros documentos da Câmara Municipal, e foi entregue ao Prof. Almir Leal de Oliveira (UFC) que hoje o mantém sob sua guarda. A partir deste ponto do texto, a fonte será referenciada como *Livro de registro de entrada dos barcos*.

estão as informações sobre as origens:

**TABELA 1**  
**ORIGENS DAS EMBARCAÇÕES**  
**QUE ENTRARAM NO PORTO DO ARACATI (1767-1802)**

| <b>Origem</b>              | <b>Frequência</b> | <b>Porcentagem</b> |
|----------------------------|-------------------|--------------------|
| <b>Pernambuco/ Recife</b>  | 157               | 85,3%              |
| <b>Pernambuco/ Assu</b>    | 2                 | 1,0%               |
| <b>Recife-Tijucupapo</b>   | 1                 | 0,5%               |
| <b>Pernambuco-Mossoró</b>  | 1                 | 0,5%               |
| <b>Pernambuco/ Paraíba</b> | 1                 | 0,5%               |
| <b>Maranhão/ São Luiz</b>  | 9                 | 2,4%               |
| <b>Bahia/ Salvador</b>     | 6                 | 1,6%               |
| <b>Assu</b>                | 2                 | 1,0%               |
| <b>Porto de Água Mares</b> | 2                 | 1,0%               |
| <b>Rio de Janeiro</b>      | 1                 | 0,5%               |
| <b>Belém-Pará</b>          | 1                 | 0,5%               |
| <b>Acaracu</b>             | 1                 | 0,5%               |
| <b>Total</b>               | 184               | 100%               |

Fonte: Livro de registro de entrada dos barcos.

Devemos salientar que foram registradas ao todo 318 embarcações nos dois intervalos do registro (1767-1776/1787-1802). Na tabela acima, consideramos as 184 que mencionaram a origem, isto é, 57,8% do total. Destas, a maior parte registrou Recife ou Pernambuco como seu porto de partida, principalmente se levarmos também em conta os cinco barcos que saíram de Pernambuco/ Recife e fizeram escalas em Assu, Mossoró, Parahyba e Tijucupapo. As duas primeiras escalas mencionadas são importantes salinas na capitania do Rio Grande que abasteciam as oficinas de salga.

Dessa forma, podemos confirmar a formação de circuitos mercantis que engendraram toda uma teia de interesses, começando pelo embarque de gêneros alimentícios e produtos importados do reino, seguidos do carregamento de sal e, por fim, a carga de carnes secas no porto de Aracati. Alguns registros nem mencionam as escalas, constando somente na descrição da carga trazida como “sal do Assu” ou “sal do Mossoró”. Evidencia-se, portanto, a estreita ligação comercial entre os portos do Aracati e do Recife. Comparando as associações de mercados entre o Rio de Janeiro e o Rio Grande de São Pedro às relações nas capitanias no norte, Gabriel Parente Nogueira anotou que

*[...] a vila do Aracati vivenciou a mesma associação, mas, sobretudo, em relação à praça do Recife, à qual vinculava-se e de onde muitos de seus principais negociantes provinham,*

*fossem estes naturais da América ou reinóis que na vila do Aracati estabeleceram-se tendo por origem prévia a vila do Recife. Nas relações que envolviam estes espaços e suas elites mercantis, Aracati ligava-se diretamente ao Recife e intermediava os interesses da praça pernambucana com uma parte dos sertões do Jaguaribe.*<sup>20</sup>

As informações sobre os destinos dos barcos são bastante escassas, mas também apontam para o Recife como principal referência da vila do Aracati no circuito mercantil das carnes secas. Na tabela seguinte sistematizamos as informações sobre os destinos:

**TABELA 2**  
**DESTINOS DAS EMBARCAÇÕES QUE SAÍRAM**  
**DO PORTO DO ARACATI (1767-1802)**

| DESTINO                   | FREQUÊNCIA | PORCENTAGEM |
|---------------------------|------------|-------------|
| <b>Pernambuco/ Recife</b> | 88         | 88%         |
| <b>Maranhão/ São Luiz</b> | 6          | 6%          |
| <b>Assu</b>               | 2          | 2%          |
| <b>Acaracu</b>            | 1          | 1%          |
| <b>Parnaíba</b>           | 1          | 1%          |
| <b>Camossim</b>           | 1          | 1%          |
| <b>Alagoas</b>            | 1          | 1%          |
| <b>Total</b>              | 100        | 100%        |

Fonte: Livro de registro de entrada dos barcos.

Novamente consideramos apenas os registros de embarcações que fazem referência ao seu destino. Apenas 100 embarcações tiveram seus destinos anotados, sendo que 88 delas seguiram para o porto do Recife. Em que pese os problemas da fonte, isto é, a falta de informações, pode-se perceber mais uma vez que a relação do porto do Aracati com a praça do Recife é evidente, constituindo-se como principal rota do circuito mercantil das carnes secas.

Como ressaltamos acima, a vila do Aracati foi fundada com base na argumentação de agentes régios acerca da efetivação da justiça e do controle fiscal nessa região. Um dos exemplos evidentes do fisco era a obrigatoriedade de autorização do Juiz da Câmara para que a embarcação saísse do porto. No caso de sair carregada com carnes secas deveria ser efetuado o pagamento da quantia de 10\$000 em benefício do Conselho, isto é, da dita instituição camarária<sup>21</sup>.

Tomando por base os registros das embarcações, elaboramos duas tabelas

<sup>20</sup> NOGUEIRA, Gabriel Parente. *Fazer-se nobre nas fimbrias do Império: práticas de nobilitação e hierarquia social da elite camarária de Santa Cruz do Aracati (1748-1804)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2010, p. 214.

<sup>21</sup> GIRÃO, Raimundo. *História econômica do Ceará*. Fortaleza: Ed. Instituto do Ceará, 1947, p. 101.



(observando o corte cronológico da fonte entre 1777 e 1786) onde podemos observar o movimento das embarcações por mês e por ano:

**TABELA 3**  
**MOVIMENTO DOS BARCOS NO PORTO DE ARACATI (1767-1776)**

| ANOS                  | JAN | FEV | MAR | ABR | MAI | JUN | JUL | AGO | SET | OUT | NOV | DEZ | TOTAL/<br>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   | -   | -   | -   | 14            |
| 1776                  | 1   | -   | -   | -   | -   | -   | -   | -   | -   | -   | -   | -   | 1             |
| <b>TOTAL/<br/>MÊS</b> | 5   | -   | 1   | 1   | 16  | 23  | 10  | 7   | 3   | 2   | 3   | 7   | 78            |

Fonte: Livro de Registro de Entrada dos Barcos.

**TABELA 4**  
**MOVIMENTO DOS BARCOS NO PORTO DE ARACATI (1787-1802)**

| ANO  | JAN | FEV | MAR | ABR | MAI | JUN | JUL | AGO | SET | OUT | NOV | DEZ | TOTAL/<br>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   | 3   | 1   | 1   | 4   | 2   | 4   | 1   | 2   | 3   | 3   | 25            |
| 1794 | 5   | 1   | 1   | -   | -   | 2   | 3   | 1   | -   | 1   | 1   | 1   | 16            |
| 1795 | 2   | 2   | 1   | 1   | -   | -   | 3   | -   | 1   | -   | 1   | 3   | 14            |

| ANO                   | JAN | FEV | MAR | ABR | MAI | JUN | JUL | AGO | SET | OUT | NOV | DEZ | TOTAL/<br>ANO |
|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---------------|
| 1796                  | 1   | 3   | -   | -   | -   | 1   | 1   | -   | -   | 1   | 1   | 1   | 9             |
| 1797                  | -   | -   | -   | -   | -   | 1   | -   | 2   | -   | 1   | 1   | 1   | 11            |
| 1798                  | -   | 4   | 3   | -   | 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             |
| <b>TOTAL/<br/>MÊS</b> | 21  | 24  | 15  | 8   | 13  | 27  | 25  | 27  | 11  | 22  | 18  | 29  | 240           |

Fonte: Livro de Registro de Entrada dos Barcos.

Os dados fornecidos pelas tabelas acima permitem inferir sobre o período efetivo de produção e, principalmente, comercialização das carnes secas. Entre os meses de maio e agosto podemos observar a maior frequência de embarcações entrando no porto de Aracati. Com isso pode-se afirmar que a vila de Aracati era um espaço privilegiado de trocas comerciais, podendo ser considerado, inclusive, como principal porto na costa leste/ oeste do Estado do Brasil, englobando as capitanias do Rio Grande e Siará Grande, durante o século XVIII. É interessante notar ainda que mesmo após a seca que encerrou a produção das carnes secas para exportação, entre 1791-1793, o porto continua movimentado, demonstrando assim sua importância para o comércio da região que compreendia a ribeira do Jaguaribe.

Podemos ainda fazer uma relação importante entre o descarregamento de sal e o carregamento de carnes secas. Nos anos contabilizados pelos registros, 29 barcos deram entrada no porto com sal e saíram levando carnes secas. A conexão existente entre o abastecimento de sal para as oficinas e o comércio das carnes era, portanto, evidente e se constituiu num roteiro quase obrigatório para as embarcações.

Dentre os principais problemas que temos com esta fonte existe a falta de precisão nos registros das cargas, principalmente as que saíram do porto do Aracati. Das 318 embarcações registradas apenas 70 delas fazem referência à saída de carne seca, ou seja, aproximadamente 22% do total.

Na tabela abaixo sistematizamos as informações sobre as cargas dos barcos quando entravam com sal e saíram do porto de Aracati com carnes, *efeitos* ou *gêneros da terra*, couros e algodão:

**TABELA 5**  
**ENTRADA DE SAL, SAÍDA DE CARNES, EFEITOS OU GÊNEROS DA TERRA**  
**E COURO<sup>22</sup>**

| ANO              | QUANTIDADE DE EMBARCAÇÕES POR ANO | ENTRADAS DE SAL | SAÍDAS DE CARNES | SAÍDAS DE EFEITOS OU GÊNEROS DA TERRA | SAÍDAS DE COURO | SAÍDAS DE ALGODÃO |
|------------------|-----------------------------------|-----------------|------------------|---------------------------------------|-----------------|-------------------|
| 1767             | 10                                | 3               | 4                | 0                                     | 1               | 0                 |
| 1768             | 17                                | 10              | 7                | 0                                     | 0               | 0                 |
| 1769             | 8                                 | 3               | 3                | 0                                     | 0               | 0                 |
| 1770             | 8                                 | 2               | 3                | 0                                     | 1               | 0                 |
| 1771             | 1                                 | 1               | 1                | 0                                     | 0               | 0                 |
| 1772             | 0                                 | 0               | 0                | 0                                     | 0               | 0                 |
| 1773             | 18                                | 10              | 12               | 0                                     | 3               | 0                 |
| 1774             | 1                                 | 0               | 0                | 0                                     | 1               | 0                 |
| 1775             | 14                                | 4               | 8                | 0                                     | 2               | 0                 |
| 1776             | 1                                 | 0               | 0                | 0                                     | 1               | 0                 |
| <b>Intervalo</b> | Intervalo                         | Intervalo       | Intervalo        | Intervalo                             | Intervalo       | Intervalo         |
| 1787             | 3                                 | 1               | 1                | 0                                     | 1               | 1                 |
| 1788             | 9                                 | 2               | 4                | 0                                     | 4               | 3                 |
| 1789             | 23                                | 3               | 6                | 0                                     | 3               | 0                 |
| 1790             | 20                                | 2               | 1                | 1                                     | 0               | 0                 |
| 1791             | 29                                | 0               | 7                | 1                                     | 0               | 0                 |
| 1792             | 19                                | 0               | 7                | 5                                     | 0               | 0                 |
| 1793             | 25                                | 0               | 6                | 7                                     | 0               | 0                 |
| 1794             | 16                                | 0               | 0                | 6                                     | 0               | 0                 |
| 1795             | 14                                | 0               | 0                | 10                                    | 0               | 0                 |
| 1796             | 9                                 | 0               | 0                | 9                                     | 0               | 0                 |
| 1797             | 11                                | 2               | 0                | 6                                     | 0               | 0                 |
| 1798             | 15                                | 1               | 0                | 6                                     | 0               | 0                 |
| 1799             | 15                                | 0               | 0                | 13                                    | 0               | 0                 |
| 1800             | 12                                | 0               | 0                | 0                                     | 0               | 0                 |
| 1801             | 13                                | 1               | 0                | 12                                    | 0               | 0                 |
| 1802             | 7                                 | 1               | 0                | 7                                     | 0               | 0                 |
| <b>TOTAL</b>     | 318                               | 46              | 70               | 83                                    | 17              | 4                 |

Fonte: Livro de Registro de Entrada dos Barcos do Aracati.

<sup>22</sup> Ressaltamos que nem sempre eram anotadas todas as informações referentes à carga. Na coluna que apresenta a quantidade de embarcações anotei o total; nas colunas referentes às cargas específicas só estão anotadas os barcos que as especificaram.

A partir dos dados fornecidos pela tabela acima, podemos perceber a relação direta entre o fornecimento de sal e o carregamento de carnes secas nas embarcações. Apenas entre 1791-1793 não temos entrada de sal, embora sejam anos de intenso comércio de carnes – saíram do porto 20 embarcações carregadas com o gênero.

O comércio de couro aparece frequentemente, embora incipiente, na década de 1770 e com mais intensidade nos anos de 1788 e 1789, o que demonstra a inconstância do trato desse produto no porto de Aracati. Para o início do século XIX há informações mais concretas do aumento e consolidação da exportação do produto. Em 1812 o governador da capitania do Ceará, Luiz Barba Alardo de Menezes, descreve Aracati como uma vila que possuía “negociantes, em não pequeno número, [que] não só são os mais ricos da capitania, mas até os mais bem educados. Os gêneros de seu comercio são algodões, couros secos e vaquetas, que lhes vem do Icó e Caririz e que exportão para Pernambuco”<sup>23</sup>.

Além dos couros, o governador cita os *algodões* como produto pertencente à pauta dos comerciantes do Aracati. Nos registros dos barcos encontramos referências apenas nos anos de 1787 e 1788 (ver tabela 5). Mas há outras referências sobre a produção de algodão na capitania do Siará Grande. Sem citar suas fontes, como era comum em seus escritos, o Barão de Studart aponta em sua *Geographia do Ceará* que

*Tendo chegado à capitania em 1777 e indo à serra de Uruburetama em compras de couros, verificou Moreira Gomes a optima qualidade do algodão, que ali encontrou, e tratou de animar os moradores a se entregarem a esse ramo de commercio, até então desconhecido na Colonia, já adiantando-lhes dinheiro e fazendas, já ensinando-lhes a maneira de descaroçar e ensaccar o algodão. No dito anno de 1777 a serra de Uruburetama produziu 78 arrobas de algodão, que Moreira Gomes comprou e remeteu a Julião Potier, negociante na Bahia. No anno seguinte a produção já accendia a 234 arrobas. Não estando mais na Bahia Julião Potier e porque ninguém queria especular com um gênero, que também lá era pouco procurado, Moreira Gomes fez embarcar as 234 arrobas por conta própria, sendo Luiz Da Costa Gomes o encarregado de remette-las a Bandeira & C.<sup>a</sup>, da praça de Lisboa.<sup>24</sup>*

Em termos mais concretos, José Jobson Arruda faz referência ao algodão como principal produto de exportação do Ceará entre 1796 e 1811, seguido pelas

---

<sup>23</sup> MENEZES, Luiz Barba Alardo de. “Memória sobre a capitania independente do Ceará grande escripta em 18 de abril de 1814 pelo governador da mesma, Luiz Barba Alardo de Menezes”. In: *Documentação primordial sobre a capitania autônoma do Ceará*. Edição facsimilar. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 1997, p. 46.

<sup>24</sup> STUDART, Barão de. *Geographia do Ceará*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2010, p. 289.

vaquetas (tipo de couro mais trabalhado) <sup>25</sup>. No último quartel do século XVIII tivemos ainda uma conjuntura específica de incentivo à produção de algodão na capitania de Pernambuco. De acordo com Guillermo Pallacios,

*[...] mais importante – e este era um ingrediente novo na crise [de abastecimento alimentar], que depois se revelaria como o fator principal –, a difusão do algodão nos distritos camponeses do litoral e do interior próximo à Capitania Geral de Pernambuco teve efeitos semelhantes, e, apesar de todas as precauções tomadas (ou declaradas) pelos incentivadores do novo cultivo na década anterior, o resultado para o abastecimento alimentar das áreas urbanas estava começando a revelar-se de fato catastrófico.*

A investigação do autor se restringiu às capitanias de Pernambuco e Paraíba, mas houve claramente um crescimento na produção de algodão nos sertões, inclusive motivado pela fácil adaptação da planta ao semiárido e a relativa simplicidade no seu trato. É fato que no ano de 1800 são criadas na capitania do Siará Grande duas casas de inspeção do algodão, sendo uma na sede da capitania, a vila da Fortaleza, e outra na vila de Aracati<sup>26</sup>. A tabela anterior aponta nos anos de 1787 e 1788 que pelo menos quatro barcos saíram carregando algodão do porto de Aracati.

Chama atenção ainda a quantidade de barcos que dão entrada no porto entre os anos de 1788 e 1801 – nunca menos do que 9 barcos, chegando a 29 em 1791. O ano de 1794 é justamente quando aparecem em maior quantidade os registros de *gênero da terra* ou *do continente* combinados ao desaparecimento do termo *carnes secas* dos registros. Provavelmente entre os produtos de exportação estavam o algodão, couros diversos (courama, vaquetas, couros em cabelo, solas), madeiras, salitre, óleo de copaíba, cera, entre outros<sup>27</sup>.

As duas últimas décadas do século XVIII coincidem justamente com o aumento da relevância dos produtos alimentícios no Rio Grande. Fez parte disso a consolidação e expansão do comércio do charque produzido no Rio Grande do Sul, como salienta Maximiliano Menz<sup>28</sup>. Os anos 1790 foram de crise no abastecimento de alimentos na colônia, justamente em decorrência do fenômeno da seca no sertão. Nesse momento cobrava-se altos valores pelos gêneros alimentícios o que acarretou na concorrência da produção do sul. De acordo com Menz:

*Neste momento, portanto, o Rio Grande apareceu como uma colônia ‘providente de outras capitanias’, especialmente pelas exportações de carnes. A forte concorrência pelos*

<sup>25</sup> ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 275-278.

<sup>26</sup> AHU\_ACL\_CU\_006, Cx. 13, D. 759. AHU-CE: OFÍCIO do governador do Ceará, Bernardo Manuel de Vasconcelos, ao [secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a criação da Casa de Inspeção e Arrecadação dos algodões.

<sup>27</sup> ARRUDA, *O Brasil no comércio...*, p. 279.

<sup>28</sup> MENZ, Maximiliano M. *Entre impérios: formação do Rio Grande na crise do sistema colonial português (1777-1822)*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 96-109, p. 171.

*alimentos forjou um mercado ‘criador de preços’ e permitiu consolidar o escravismo colonial no sul.*<sup>29</sup>

Considerando que a partir de 1790 alguns registros de carga levada são de “efeitos”, “gêneros da praça” ou “efeitos deste continente” e que alguns dos donos de oficinas, principalmente João Coelho Bastos e Pedro José da Costa Barros, continuam fazendo transporte de produtos para o porto do Aracati e carregando tais *efeitos* ou *gêneros da terra* para o Recife, podemos inferir que, com a crise de produção das carnes secas do Aracati em decorrência das secas, somada à expansão da produção de charque do Rio Grande de São Pedro no final dos anos 1780, alguns donos de embarcações procuraram diversificar seus gêneros de comercialização, evitando que a crise no comércio das carnes encerrasse seus negócios. Além do aumento da exportação de outros produtos, podemos indicar dois fortes vetores que concorreram para a definitiva queda da exportação das carnes secas: as constantes secas do final do século XVIII e início do XIX e a concorrência do charque do Rio Grande, que naquele momento passou a suprir demandas alimentícias na colônia.

Além das relações mercantis com o Recife, a vila do Aracati também possuía conexões com outros povoados e vilas das *capitanias do norte*. Podemos dizer que a vila atuava, na maior parte dos casos, como uma espécie de espaço de conexão que exportava as carnes secas e importava considerável quantidade de produtos como *fazendas, mel, aguardente, farinha, vinho, secos e molhados, e outros gêneros comestíveis*. Nas lojas localizadas principalmente na *Rua Grande*, estes artigos eram vendidos para as pessoas da vila e aos mascates que adentravam no sertão para comercializar tais produtos em vilas e povoados como o Icó, Crato, Sobral, na capitania do Siará Grande, Assu, Mossoró e Portalegre, no Rio Grande, as regiões de Rio do Peixe, Pombal e Sousa, na Parahyba. Várias estradas e caminhos ligavam importantes feiras e pequenos arraiais nos sertões. De acordo com Mozart Vergetti de Menezes e Yamê Paiva, estas estradas

*[...] constituíam algumas vias pelas quais circulavam produtos idos e vindos para a Paraíba. Os mapas de exportação e importação indicam os portos de origem e destino dessas mercadorias. Aracati, Açú, Mossoró, Paraíba, Recife, Goiana, Itamaracá, Olinda, Lisboa e Porto compunham os pontos de embarque das produções da capitania [da Parahyba] e/ ou de recebimento dos artigos enviados da metrópole. Esta constatação rompe o monopólio exclusivo exercido pelo porto do Recife sobre as produções da Paraíba. Certamente, Recife continuava a ser o principal local de escoamento dos produtos daquela e de entrada de outros, mas deixa de ser pensado com a única via de fluxo de mercadorias, seja saída ou abastecimento.*<sup>30</sup>

<sup>29</sup> MENZ, *Entre impérios...*, p. 132.

<sup>30</sup> MENEZES, Mozart Vergetti de & PAIVA, Yamê Galdino de. “Ilustração, população e circuitos mercantis: a capitania da Paraíba na virada do século XVIII”. In: OLIVEIRA, Carla Mary S.;

Outros caminhos também levavam ao Aracati. Investigando as dinâmicas mercantis do Rio Grande do Norte na segunda metade do século XVIII, Thiago Dias, observou as trajetórias de alguns comerciantes que tinham interesses mercantis nesta capitania e no Siará Grande. De acordo com o autor, por volta de 1763

*Patrício José de Oliveira ‘e mais pessoas que tiverem correspondência com a vila de Aracati’ foram convocados, pelo Governador de Pernambuco, para declararem ‘as ações de Matias Ferreira da Costa que pretende concorrer a emprego público’. Ou seja, já com negócios na Vila de Aracati, para onde boa parte da produção dos sertões da Capitania do Rio Grande do Norte, Paraíba e Ceará escoava e seguia para outras localidades, e sendo um ‘homem bom’, fora convocado pelos representantes da Coroa para dizer da idoneidade de aspirantes a cargo público.<sup>31</sup>*

Nesse sentido, podemos constatar as relações econômicas da vila do Aracati com outras praças comerciais que não eram o Recife, matizando assim a visão de um monopólio da capital da capitania geral de Pernambuco sobre o comércio das demais. Não deixa de ser coerente dizer que isso cresceu na segunda metade do século XVIII, fomentada pela consolidação das conquistas sertanejas, mas principalmente pelas tentativas de conseguir certa autonomia em relação ao governo pernambucano. Ou seja, nesta conjuntura estava se formando uma dinâmica econômica nos sertões que não tinham como elo comum o porto do Recife, mas várias pequenas praças comerciais e feiras nos sertões.

Segundo Yamê Paiva,

Os mapas de exportação e importação [da Parahyba] viabilizam a percepção da movimentação da economia sertaneja. Exportava-se gado, couros miúdos, atanados, sola, algodão e tabaco em corda e importava-se, basicamente, vinho, tecidos diversos, chapéus e sal. O contato das paróquias do sertão com os portos de Aracati, Açú, Mossoró, Goiana e Recife são nítidos. Havia uma integração comercial entre os sertões das Capitanias do Norte, evidenciada pelos circuitos mercantis. Dessa maneira, o sertão nos é apresentado não como um ambiente hostil e marcado pelo marasmo, mas, em termos econômicos, bastante dinâmico, pulsante e gerador de um mercado interno através da circulação de produtos produzidos e consumidos.<sup>32</sup>

---

GONÇALVES, Regina Célia & MENEZES, Mozart Vergetti (orgs.). *Ensaio sobre a América Portuguesa*. João Pessoa: Editora Universitária/ UFPB, 2009, p. 173. Grifo nosso.

<sup>31</sup> DIAS, Thiago Alves. *Dinâmicas mercantis coloniais: Capitania do Rio Grande do Norte (1760-1821)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2011, p. 173.

<sup>32</sup> PAIVA, Yamê Galdino de. **Capitania da Paraíba: população e circuitos mercantis na virada para**

Enfim, as conexões mercantis da vila do Aracati se expandiram pelas capitanias do norte, enraizando-se pelos sertões e tecendo circuitos mercantis que iam além da produção das carnes secas, fazendo com que o trato comercial deste gênero fosse o motor da dinâmica mercantil da vila na medida em que atraía mestres de embarcações e negociantes que passaram a suprir o porto do sertão mais importante da capitania do Siará Grande. O crescimento das lojas que pertenciam aos negociantes da vila do Aracati não desmantela as considerações feitas ao longo do texto que apontam o Recife como principal conexão comercial da principal vila do Siará Grande.



### RESUMO

Este artigo tem por objetivo sistematizar questões acerca da colonização dos sertões do Siará Grande, tendo como ponto principal a consolidação do comércio das carnes secas e salgadas no “porto do sertão” da ribeira do Jaguaribe, isto é, a vila de Santa Cruz do Aracati. Tendo sido criada em 1748 com o objetivo de cobrar impostos e impor um “controle social” ao povoado que, desde a década de 1720, já era importante praça comercial do litoral setentrional do Estado do Brasil. Trata-se, portanto, de analisar os objetivos da conquista dos sertões, tendo em vista sua integração à dinâmica do império português, a partir da constituição de circuitos mercantis de abastecimento alimentar das principais praças da América Portuguesa.

**Palavras Chave:** Aracati; Carnes Secas; Porto do Sertão.

### ABSTRACT

This paper aims to systemize questions about the colonization of Siará Grande’s hinterlands. Its main purpose is the consolidation of the dried and salty meats’ commerce through the “hinterlands’ port” located at the border of Jaguaribe River, known as Santa Cruz do Aracati village. It has been created in 1748 intending to collect taxes and impose a “social control” to the settlement that, since the decade of 1720, was an important trading center of the septentrional coast region of Brazil’s State. So, this article is an analysis of the objectives which led to the conquest of the hinterlands, considering its integration to the dynamic of the portuguese empire, starting from the constitution of commercial circuits of feed supply for the main trade centers of Portuguese America.

**Keywords:** Aracati; Jerked Meat; Hinterlands’ Port.

Artigo recebido em 29 jul. 2013.

Aprovado em 18 set. 2013.

---

o século XIX. 2009. 100 p. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal da Paraíba. p. 68-69. Grifo nosso.