

PRIMÓRDIOS DA INDÚSTRIA SALADEIRIL NO BRASIL COLONIAL

MYRIAM ELLIS

A indústria da carne seca e salgada ou charque ter-se-ia instalado no Rio Grande do Sul, em 1780, transplantada do nordeste do Brasil por José Pinto Martins, cearense de Aracati que, fugindo às secas de sua terra natal, fundou a primeira indústria saladeiril no Rio Grande do Sul, à margem direita do arroio Pelotas (1). É o que dizem alguns historiadores.

Todavia, quando o nordestino se fixou com a sua técnica em terras do extremo sul brasileiro já lá encontrou ambiente social e econômico favorável ao desenvolvimento daquela indústria. A população regional, habituada ao gênero de vida pastoril, já se dedicava às práticas do preparo de carnes salgadas.

Desde fins do século XVII desenvolveram com intensidade os portugueses na Colônia do Sacramento, não só a criação de gado bovino, como o comércio de exportação de produtos derivados, couros e carnes salgadas provenientes das campanhas próximas. Eram amplas as possibilidades da Colônia, onde de tal forma abundava o gado que não fazia mister criá-lo, bastava caçá-lo para suprir promissora indústria e intenso comércio de couros que já se efetuava.

Em 1702, a Fazenda Real punha em arrematação o contrato da "caçada dos couros" nas planícies da Colônia. Arrematou-o o português Cristóvão Pereira de Abreu, por 70.000 cruzados anuais. De 1726 a 1734 a exportação anual atingiu a cifra de 400 e 500 mil couros (2).

(1) Raimundo Girão. *História Econômica do Ceará*, p. 155; Renato Braga, *Um Capítulo Esquecido da Economia Pastoril do Nordeste*, p. 16; Renato Costa, «Síntese da Formação Econômica do Rio Grande do Sul», *Digesto Econômico*, n.º 23, Outubro, 1946, p. 45.

(2) Jalme Cortezão, «O Território da Colônia do Sacramento e a Formação dos Estados Platinos», *Revista de História*, n.º 17, Janeiro-Março, 1954, pp. 135, 139, 141, 147 e 151.

O Rio Grande do Sul recebeu os reflexos de tais atividades, desde a sua fundação por José da Silva Paes. Em 1777, com a entrega à Espanha da Colônia do Sacramento, pelo tratado de Santo Ildefonso, grande parte da indústria dos produtos derivados do gado, couro e carnes salgadas ter-se-ia instalado em terra gaúchas brasileiras. Três anos depois, o cearense de Aracati ali instalava a sua indústria com as técnicas nordestinas. Foi quando adquiriu grande importância o comércio das carnes salgadas. Até então, como produto derivado do gado, o couro ocupava o primeiro lugar, chegando a ser arrematado o seu comércio. A carne freqüentemente não era aproveitada (3). O couro, sob o aspecto econômico, interessava muito mais. É possível que a técnica de charquear introduzida na área pastoril do extremo sul brasileiro tenha concorrido para maior aproveitamento da carne do gado, como também para maior consumo de sal.

No Nordeste, o comércio das carnes salgadas, carne seca, carne de sol, ou "carne do Ceará" chegou a ser o sustentáculo econômico de grande parte da região, durante longo período do século XVIII, quando a pecuária nordestina atingiu o máximo do seu desenvolvimento. Foi esse comércio uma consequência da atividade pastoril desenvolvida no interior, da existência das salinas naturais no litoral e das condições climáticas da região: vento constante e baixo teor de umidade.

Alguém teve a feliz idéia de industrializar a carne dos rebanhos costeiros do Ceará, aproveitando a técnica do preparo da carne seca já conhecida e praticada pelos criadores. Evitar-se-iam as dificuldades e os prejuízos resultantes das longas travessias que o gado fazia desde o interior para o litoral e seria evitado, também, o ônus decorrente do "Subsídio de sangue", 400 réis por boi e 320 réis por vaca, tributo que atingia apreciáveis cifras nas matanças de milhares de cabeças, enquanto que a arroba de carne fresca era vendida a 240 réis (4). Melhor negócio era a venda da matéria-prima já manufaturada e beneficiada com o sal. A carne era reduzida a mantas e postas conservadas pela ação do sal e capazes de resistir, sem deterioração a longas viagens.

Havia duas qualidades de carne seca: a *de posta* e a *de trassalho*. A primeira provinha dos quartos da rês que davam seis postas, duas por trazeiro e uma por dianteiro; a segunda, das mantas, em número de duas, formadas pelas partes musculosas que cobrem o pescoço, as costelas e os flancos dos bovinos (5).

A idéia e o empreendimento assenhorearam-se, então, daquele litoral pastoril. Ergueram-se as *fábricas, oficinas, feitorias, ou salgadeiras*, que eram os postos de beneficiamento das carnes. Construíam-nas, geralmente, às margens dos ribeiros mais criadores, ou junto aos portos de embarque, em lugar acessível às embarcações, ao pé das salinas naturais.

(3) José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho, *Ensaio Econômico sobre o Comércio de Portugal e suas Colônias...*, parágrafo XIII.

(4) Renato Braga, *op. cit.*, p. 5.

(5) *Idem*, p. 4.

Foi grande o êxito das *oficinas* com o comércio da carne do Ceará. A indústria ultrapassou a área cearense, atingiu o Rio Grande do Norte e o Piauí e numerosas *fábricas* foram construídas nas embocaduras do Jaguaribe, do Acaraú, do Coreaú e fora do Ceará, nas do Açu, Mossoró e, ao longo do Parnaíba. Constavam de toscas instalações para a carneação, salga e secagem das carnes, galpões cobertos de palha, varais para estender a carne desdobrada e salgada e algum tacho de ferro para a extração da gordura dos ossos obtida por meio de fervura em água. A courama era *estaqueada* e sêca ao sol, o sebo, lavado apenas, exposto ao tempo em varais e depois secado em fôrmas cúbicas de madeira de onde saíam com formato de *pães* de pêso variável (6).

Destarte, nasceram as consideráveis transações entre o litoral que se estende do Parnaíba ao Açú e as praças do Maranhão e Pará, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Embarcada nas sumacas encarregadas do seu transporte era a carne empilhada nos porões daquelas embarcações ou fora dêles, em *garajaus*; cada uma comportava a produção de cêrca de dois mil bois, perto de setenta e dois mil quilos de carne sêca, calculando-se uma rês com um pêso médio de doze arrôbas e um rendimento de vinte por cento (7).

As oficinas começaram a atrair as boiadas do sertão, desviando-as das feiras e dos açougues. Ninguém se interessava por arrematar o contrato do fornecimento da carne fresca. Em vista da ocorrência, o Capitão general de Pernambuco, Tomás José de Melo, em 1788, ordenou o fechamento das oficinas do Açu e de Mossoró e determinou que o gado da Capitania do Rio Grande do Norte fôsse tangido para a Parãiba e para Pernambuco.

A ausência das boiadas fornecedoras da carne verde para os açougues era prejudicial ao fisco e à Fazenda Real, por escapar ao tal subsídio de sangue, de que resultava um prejuízo de quase duas mil cabeças de gado que lotavam os barcos de carne sêca. Além disso, o gado do Rio Grande era de vital importância para o Nordeste açucareiro.

Aracati, no Ceará e as oficinas do norte continuariam a funcionar condicionalmente se não salgassem a carne dos bois dos criadores de Mossoró. Com a medida decretada contra Açu e Mossoró, foram altamente favorecidas as oficinas do Ceará. Apesar de abastecida com carne verde, devido à iniciativa do Capitão general, Recife ainda consumiu, em 1788, a lotação de carne sêca de catorze barcos (8).

(6) Raimundo Girão, op. cit., pp. 147 e 148.

(7) Renato Braga, op. cit., p. 5.

(8) Idem, p. 6. «Qual seria o consumo da Baía, muito povoada? Tudo isto nos dá uma leve idéia da importância dêsse comércio para a economia pastoril nordestina, especialmente a cearense».

Aracati, a quinze quilômetros da barra do Jaguaribe, no Ceará, tornou-se o principal empório de carne seca. Vinham, em seguida, Granja, Camocim e Acaraú. Suas oficinas começaram a funcionar na primeira metade do século XVIII. Elevada à categoria de vila em 1748 (9), Santa Cruz de Aracati ainda não era vila e já abatia anualmente de dezoito a vinte mil bois. Mais de vinte e cinco sumacas freqüentavam o seu ancoradouro para transportar a carne e o couro para Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Depois, passou a salgar de vinte a cinquenta mil bois por ano. Chegou a dominar econômica e socialmente o Ceará.

Tal desenvolvimento sustado, todavia, com as secas de 1777-1778, abalados o comércio e a indústria das carnes, um dos fabricantes transferiu-se para o Rio Grande do Sul, onde haveria de incrementar a economia da região com o transplante daquela indústria típica que alimentara as Capitânicas de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro (10).

A terrível seca de 1790 a 1793 que assolou a área que se estende da Bahia ao Maranhão, completou a obra destruidora e arrasou definitivamente a indústria saladeiril da região cearense. Foi um verdadeiro golpe de morte nas oficinas da Capitania.

O Piauí permaneceria como último reduto de exploração das salgadeiras do Nordeste e passaria a usufruir dos vultosos lucros do importante comércio, um tal Domingos Dias da Silva, que conseguiu açambarcar o fornecimento das carnes, fabricando-as, financiando-as e tornando-se o único exportador. Morto em 1793, decaiu o comércio (11). Daí por diante, o Nordeste não mais reconquistaria a rica indústria que perdera.

A essa altura do século, na importante área pastoril da América portuguesa, o Rio Grande de São Pedro do Sul já se desenvolvia e, extraordinariamente, a indústria da carne seca, então denominada "charque". A palavra seria originária dos Andes (12). Possuía a região ambiente favorável, gado e carne suficientes para tal empreendimento, faltava-lhe, todavia, o sal, tão abundante no Nordeste e indispensável ao preparo de carnes e de couros (13). Urgente era importá-lo.

Da expansão da indústria saladeiril sul-riograndense desenvolveu-se uma grande exportação de sal diretamente para o sul do Brasil, proveniente de Recife, da Bahia e do Rio de Janeiro, durante os últimos tempos do século

(9) «Memória sobre a Capitania do Ceará», pelo Governador Luiz Barba Alarido de Menezes. Rio, 18 de abril de 1814. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo 34, parte 1.^a, p. 255.

(10) Luiz dos Santos Vilhena, Recopilação de Notícias Soteropolitanas e Brasileiras..., vol. I, p. 51, vol. II, p. 630.

(11) Renato Braga, op. cit., pp. 13, 14 e 15.

(12) Idem, pp. 16 e 17.

(13) Luiz dos Santos Vilhena, op. cit., vol. II, p. 631.

XVIII. Dos armazéns do contrato do monopólio do sal localizados no Rio de Janeiro despachavam-se volumosas porções do produto para o Rio Grande do Sul (14). Os de Recife e da Bahia forneciam o gênero para negociantes lotarem dezenas de embarcações encarregadas dêsse comércio. O sal era transportado para o sul e no retôrno zarpavam os barcos carregados de xarque e couramas (15).

O comércio da carne manufaturada nos *engenhos de carne sêca* do Rio Grande iniciou-se em 1788 com uma sumaca. Evoluiu rãpidamente em função do aumento da povoação e, mais tarde, da suspensão do estanco do sal (16). Durante o período em que vigorou aquêlo monopólio da Coroa portugûesa (sêculos XVII e XVIII), o Rio Grande, por não possuir pôrto sujeito ao estanco, podia receber livremente o sal de Recife, Salvador, Rio de Janeiro ou Santos, como dos demais portos do Brasil.

O sal para beneficiamento das *carnes manufaturadas* que saia do estanco de Recife era transportado para o sul sob rigoroso contrôle para se evitar o contrabando. Ao ser adquirido o gênero para o comércio com o sul, o Caixa Administrador Geral do Real Contrato do sal fornecia uma guia de licença para o transporte direto para o Rio Grande de São Pedro do Sul. Seis meses depois deveria a prova da remessa ser entregue ao Administrador do estanco, ou seja, o *Documento Authentico* de que o sal comprado *se converteu na salga das carnes*. Caso o comprador não se subordinasse àquelas exigências, ficaria sujeito às penalidades impostas aos contrabandistas do produto.

As embarcações que levavam o sal dos portos de estanco da Bahia ou de Pernambuco, transportavam, na viagem de retôrno, o charque da carne do gado sulino beneficiada com sal português adquirido em Recife ou em Salvador (17); custava o alqueire 540 réis e 640 réis, respectivamente,

(14) Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, Caixa de Contratos do Brasil — Sôbre os Armazéns do Sal no Rio de Janeiro, no Século XVIII — «Parecer do Vice-Rei do Brasil, Conde de Rezende, a 5 de março de 1796, a respeito de uma petição dos Contratadores do sal, requerendo à Rainha a confirmação da concessão de um terreno ocupado com um armazém para o sal que construíram».

(15) Luiz dos Santos Vilhena, op. cit., vol. II, p. 631.

(16) Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, Documentos da Bahia — «Offício do Provedor José Venancio Seixas para D. Rodrigo de Souza Coutinho sôbre a importação do sal. Bahia, 22 de junho de 1801». Em anexo, cópia de um «estudo sôbre a tributação e comércio do sal, datada da Bahia, a 3 de agosto de 1796».

(17) Arquivo Histórico do Estado do Rio Grande do Sul — Doc. 80, Cxa. 6, M. 11 — Guia do Sal — «No estanco do Real Comercio do Sal comprou o Snr. Capm. João José Teixeira Guimarães dois mil alqueires do mesmo gênero que diz conduz ao Rio Grande do Sul para salga de carnes, que as fará transportar a esta Cidade para seo abastecimento em a Sumaca por invocação N. Snra. do Rozario e S. Francisco das Chagas, e Como Actual Administrador lhe del a presente Guia. Bahia, 28 de janeiro de 1790 — Sêal 1.017 Alqueires. (ass.) Domingos José de Carvalho»; Doc. 189, Cxa. 6, M. 12 — «Guia da Bahia, em 11 de outubro de 1791»; a Guia 126 da Cxa. 7, M. 14 traz uma referência a Manoel João dos Santos, Mestre da Sumaca S. Francisco de Paula Flor das Virtudes que adquire o sal, 1.162 alqueires, das salinas de Pernambuco, «que dall foi conduzir pa. o Estanco da praça da Bahia... Bahia, 16 de novembro de 1795». Certamente faltara o sal de Portugal e, excepcionalmente aproveitou-se o da terra.

de acôrdo com o contrato, enquanto no Rio de Janeiro custava 720 réis e em Santos 1\$280 réis (18).

Evidentemente cabia a preferência aos estancos fornecedores de sal mais barato (19) em relação aos preços cobrados no Rio de Janeiro e em Santos, onde o artigo chegava de Portugal onerado pelo transporte através do Atlântico.

Vultosos carregamentos de sal eram transportados para o sul do Brasil por inúmeras pessoas que se dedicavam exclusivamente a êsse tipo de comércio de que resultava trazerem na volta o charque para os centros consumidores de Recife e Salvador: eram pessoas graduadas, particulares, senhorios e mestres de sumacas e bergantins, negociantes estabelecidos na Bahia ou em Pernambuco (20). A praça de Salvador por essa época era fértil em comerciantes que negociavam com gêneros de primeira necessidade (21). Muitos homens de negócio daquelas capitanias compravam o sal e o despachavam ao seu destino, servindo-se dos mestres de embarcação. Outros adquiriam o produto a fim de vendê-lo diretamente nos mercados de consumo ou a quem dispusesse de meios para participar daquela navegação costeira (22).

Tão auspicioso tornou-se êsse comércio que acarretou conjuntamente o desenvolvimento de outro, paralelo, de trigo, de farinha, de manteiga, de queijos, couros e sebo e manteve movimentada cabotagem para o Rio Grande de São Pedro do Sul (23). Não seria infundada a afirmação de que teria influido na abolição do Real Monopólio do sal, ao raiar do século XIX. O economista brasileiro e bispo de Pernambuco D. José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho, autor do 'Ensaio Econômico sôbre o Comércio de Portugal e suas Colônias', defensor da liberdade do comércio do sal

(18) «Contrato do Estanco do Sal do Brasil que se fez no Conselho Ultramarino com Joseph Alvarez de Mira», para 1764.

(19) Arquivo Histórico do Estado do Rio Grande do Sul — «Guias do Sal passadas nos portos de Recife e da Bahia». Esse preço deveria ser forçosamente onerado com o transporte do sal até o seu destino. Infelizmente a documentação de que dispomos não oferece os dados suficientes sôbre o assunto. Sabemos que a sal era transportado em grandes quantidades para o sul.

(20) Arquivo Histórico do Estado do Rio Grande do Sul — Guia do Sal — Doc. 265, Cxa. 6, M. 12 (Alferes Alexandre José da Silveira); Idem, Doc. 192, Cxa. 6, M. 12 referentes ao Cap. Antonio Garcia do Amaral. O primeiro data da Bahia, a 11 de julho de 1792; o segundo, de 29 de março de 1791. E Idem:

Doc. 190, Cxa. 6, M. 12, Bahia, 15 de setembro de 1791.

Doc. 191, Cxa. 6, M. 12, Bahia, 5 de setembro de 1791.

Doc. 193, Cxa. 6, M. 12, Bahia, 18 de março de 1791.

Doc. 194, Cxa. 6, M. 12, Bahia, 31 de agosto de 1791.

Doc. 195, Cxa. 6, M. 12, Bahia, 1 de outubro de 1791.

Doc. 271, Cxa. 6, M. 12, Recife, 26 de novembro de 1792.

(21) Luiz dos Santos Vilhena, op. cit., vol. II, p. 50.

(22) Arquivo Histórico do Estado do Rio Grande do Sul — Doc. 141, Cxa. 6, M. 13 (Bahia, 11 de janeiro de 1793); Doc. 145, Cxa. 6, M. 13 (Bahia, 16 de dezembro de 1793); Doc. 149, Cxa. 6, M. 13 (Bahia, 20 de fevereiro de 1793); Doc. 143, Cxa. 6, M. 13 (Recife, 14 de agosto de 1793).

para o Brasil teria ponderado, sem dúvida, sobre a importância da produção e do comércio dos gêneros do Rio Grande do Sul nesse final do século XVIII e sobre as suas promissoras possibilidades (24). Acreditava que a abastança nacional era a solução para as inquietações sociais; que o meio de riqueza das nações seria a abolição de entraves ao desenvolvimento da lavoura, da indústria, do comércio e da navegação; que o maior benefício para Portugal seria o aproveitamento racional das riquezas de suas colônias, do Brasil principalmente. Eram idéias influenciadas pelos fisiocratas franceses e mesmo, talvez, pelos princípios da escola inglesa de Adam Smith embora ainda profundamente impregnadas de sabor mercantilista.

Iniciada em 1790, a indústria do charque, oito anos depois o seu comércio já se havia desenvolvido com notável intensidade. O "Ensaio Econômico..." do bispo veio à luz em 1794. A Coroa portuguesa já na última década dos setecentos cogitava da supressão dos entraves ao comércio do sal para o Brasil (25), o que realizou em 1801. Nesse início de século a produção do charque constituía uma das mais certas e rápidas fontes de riqueza oferecidas pelo Sul do Brasil (26).

A liberdade do comércio do sal e depois a abertura dos portos em 28 de janeiro de 1808 à navegação das nações amigas ampliaram a importação de sal pelo Rio Grande do Sul, proveniente não só de Pernambuco, da Bahia ou de Lisboa, mas também do estrangeiro (27). Ampliou-se a indústria e multiplicaram-se os *engenhos de carne seca*.

(23) Luiz dos Santos Vilhena, op. cit., vol. I, pp. 631 e 50.

(24) Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo — Livro 173, Tempo Colonial, «Avisos e Cartas Régias, 1796-1802», fls. 201, «Cópia do requerimento que Faria e Irmão, negociantes que pretendiam construir nas Vilas de Cananéia e Iguape dois bergantins de 400 e 500 toneladas e mais um navio de 900 a 1.000 toneladas para o comércio que faziam com a Córte». É dirigido ao Príncipe regente, s/d.

(25) Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo — Livro 106, Tempo Colonial, fls. 54 verso e 55, «Carta da Câmara de São Paulo ao Secretário de Estado, D. Rodrigo de Souza Coutinho, sobre as pretensões dos vereadores que serviram no ano de 1796, por haverem respondido à consulta feita sobre a extinção do Contrato do sal e direitos do ferro». Com anexos.

(26) «Memórias Economo Políticas de Antonio José Gonçalves Chaves», Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 1922, ano II, 2.º e 3.º trimestre, p. 153. Em 1798 a Bahia importava do Rio Grande de São Pedro 300.000 arrobas de carnes salgadas, num valor de 360:000\$000. Era o segundo valor em matéria de importação. O primeiro refere-se à importação de 4.903 negros da Costa da Mina, 490:300\$000. A importação de negros de Angola em número de 2.151 atingiu a soma de 172:080\$000. Ainda, do Rio Grande importou nesse ano 1.400 arrobas de sebo, 20:000\$000, 1.500 de queijos 600\$000 e 300 de farinha de trigo 1:400\$000 — «Memória da Importação dos Portos do Brasil e da Costa d'África para a Bahia no anno de 1798», in Luiz dos Santos Vilhena, op. cit., vol. I, p. 54.

(27) «Memórias Economo Políticas sobre a Administração publicadas no Brasil, Compostas no Rio Grande de S. Pedro do Sul e oferecidas aos Deputados do mesmo Brasil», «Quinta e última Memória sobre a Província do Rio Grande do Sul, em Particular», por Antonio José Gonçalves Chaves, Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 1922, loc. cit., pp. 115 e segs. O sal proveniente do estrangeiro vinha de Gibraltar, de Cadiz, de Gernezey, de Montevideu, de Nova York, de Boston, de Marselha, de Nantes, etc.

Quando Saint-Hilaire lá estêve impressionou-se com o considerável comércio de carne sêca, de couros e de sêbo em pleno desenvolvimnto, acelerado pela falta de concorrência. Montevidéu e Buenos Aires, então teatro de discórdias e de lutas, perdeu, nessa época, a região platina a hegemonia do comércio de couros e de carnes (28) transferida para o Rio Grande do Sul.

Assim, intimamente ligadas à exportação dos couros estavam a do sebo e a da carne sêca e esta última dependia da importação do sal (29).

Muita gente enriqueceu com o comércio do charque e verdadeira classe social se constituiu, a dos charqueadores. Compravam êles aos estancieiros os animais trazidos das gordas pastagens do sul do Jacuí. Tangido para as charqueadas do arroio Pelotas ou do rio São Gonçalo era o gado morto e retalhado, a carne salgada em tanques de salmoura durante vinte e quatro horas a fio, sêca ao sol e ao vento, em extensos varais, durante oito dias de tempo bom, para depois ser vendida aos comerciantes. A mão de obra para as lidas nas charqueadas era barata; aproveitava-se o negro e especialmente o escravo.

Dentre os ricos charqueadores dos primeiros tempos do século XIX, destaca-se a figura do português Antônio José Gonçalves Chaves, natural de Trás-os-Montes e que em 1805 fixou-se no Rio Grande do Sul para tentar fortuna. Seus bens chegaram a ser avaliados por Saint Hilaire em seiscentos mil francos (30).

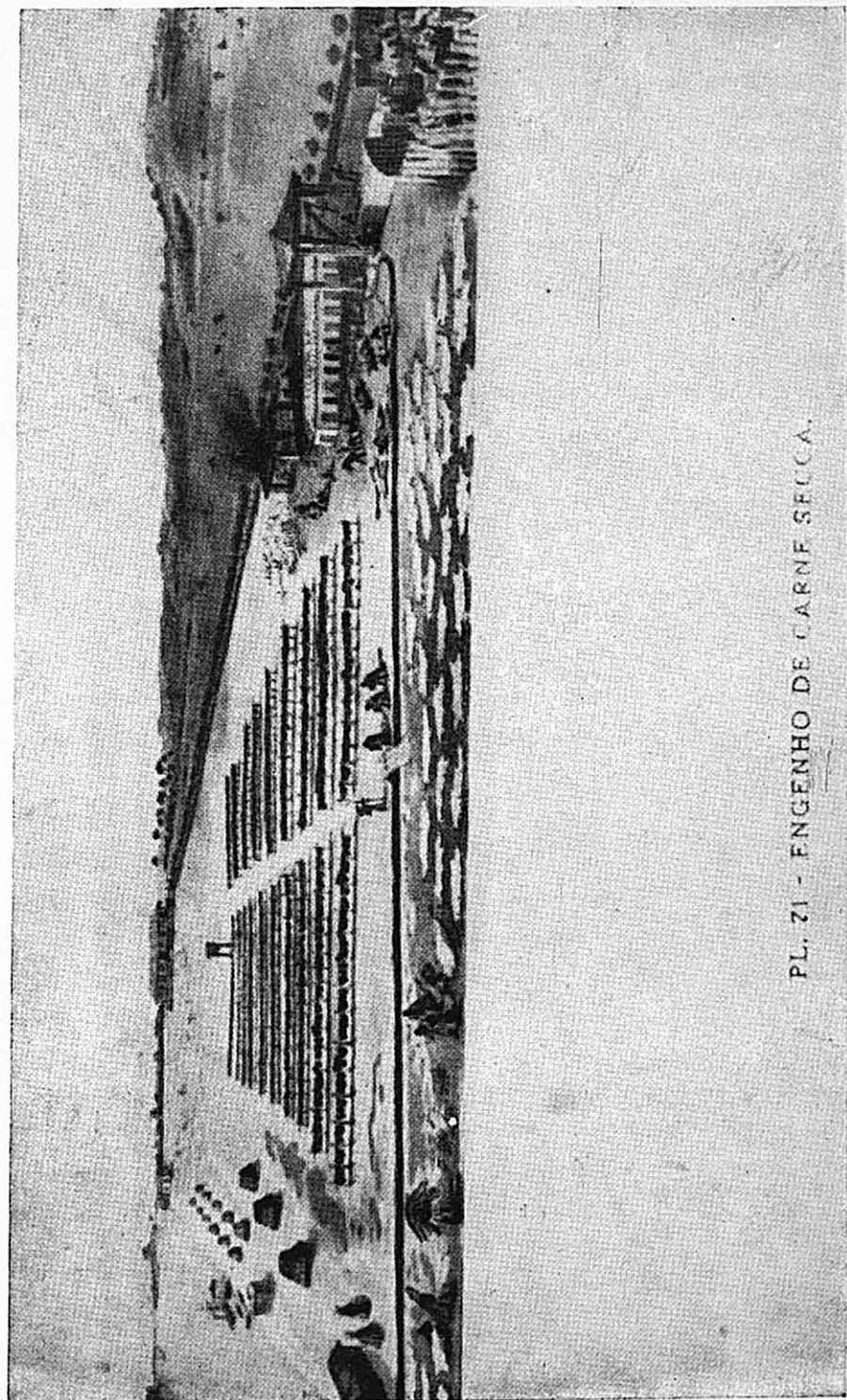
Não sem fundamentos teria o comércio de carnes salgadas do Rio Grande do Sul e mais produtos derivados do gado despertado o interêsse da Coroa

(28) De longa data se especializara a região platina no preparo de carnes sêcas ou salgadas, cujo comércio realizava com o Brasil desde o início do século XVII, apesar das proibições da Espanha que procurava impedir todo e qualquer comércio com o Rio da Prata.

Pyrard de Laval, ao passar pela Bahia, em 1610, refere-se, em suas narrativas, à carne de vaca salgada proveniente do Rio da Prata. «Extracto das Viagens de François Pyrard de Laval relativo à estada dêste navegante no Brasil em 1610», trad. de Afonso de E. Taunay, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, vol. XIII, p. 341. Em 1775, Raynal se refere ao grande comércio estabelecido entre a Colônia do Sacramento e Buenos Aires. O Rio de Janeiro, intermediário daquele entreposto avançado em terras castelhanas, fornecia para Buenos Aires açúcar, tabaco, vinho, aguardente, negros e fazendas. De volta recebia farinhas, biscoitos, carnes sêcas e salgadas e prata. Guillaume Raynal, *Histoire philosophique et politique des Etablissements et du Commerce des Européens dans les deux Indes*, 2e. tome, livre neuvième, pp. 181 e segs.

(29) Auguste de Saint-Hilaire, «Viagem ao Rio Grande do Sul», *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*, 1929, ano V, I e II trimestres, pp. 280 e segs. (Ver os dados sôbre exportação de couros, carne sêca e salgada.

(30) Auguste de Saint-Hilaire, op. cit., pp. 285, 294 e 288.



PL. 71 - ENGENHO DE CARNE SECCA.

portuguêsa ao fim do século XVIII (31) ao ponto de concorrer para a deliberação régia que extinguiu o monopólio do sal no Brasil. Até então, — depois de quase duzentos anos! — não deixara de ser vantajoso aquele monopólio para a Fazenda Real. Porém, o comércio das carnes do Rio Grande do Sul tão promissor parecia, que se resolveu suprimir tôdas as dificuldades que pudessem entravar a sua expansão. Não deixaria tal medida de acarretar prejuízos. Esperava-se, todavia, que vantagens futuras superassem largamente o deficit ocasionado.

E, além de tudo, tornava-se necessário criar no Brasil novas fontes de receita. O efêmero período da mineração do ouro entrara em declínio...

NOTA EXPLICATIVA A GRAVURA ANEXA

«Engenho de Carne Sêca» — Reprodução de bellissima gravura, em côres, da obra de Jean Baptiste Debret, «Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil» — «Aquarelas e Desenhos que não foram reproduzidos na Edição de Firmin Didot — 1834», R. de Castro Maya Editor, Paris, 1954.

1.º plano — A direita, rezes, num cercado, aguardam a hora do sacrificio. No chão, a courama é estaqueada pelos negros e permanece a secar ao sol. 2.º plano — Galpão do sacrificio. O guindaste destina-se a soerguer os animais abatidos e facilitar as operações do retalhamento. Vala cuja função é drenar para o rio sangue e detritos do gado morto. Operações de retalhamento da carne — carneação — e separação de cabeças, couros e ossos. 3.º plano — Modesta construção térrea onde se processaria, supõe-se, a salga da carne. Um homem a cavalo arrasta uma ossada de boi para as proximidades de um terreiro, onde, ao fogo de uma fornalha pratica-se a fervura dos ossos dos bovinos para extrção da gordura. Atrás e ao lado do telheiro jaz o sebo dos animais, exposto ao tempo para secar e acondicionado em fôrmas de madeira. Em varais, penduradas, as mantas de carne já salgadas e expostas ao sol e o vento... Pilhas de carne sêca prontas para lotarem a embarcação atracada ao pequeno cais fluvial. Ao fundo, a casa da administração do engenho de carne sêca.

A assinatura do Artista e a data, «J. B. Debret au Brézil en 1825» são as únicas referências da gravura que se enquadra numa seqüência de paisagens e cenas da vida quotidiana da região meridional do Brasil e retrata um aspecto da economia do Rio Grande do Sul na época.

(31) A Coroa portuguêsã via com bons olhos o progresso dessa atividade e procurava incentivar o seu desenvolvimento em todo o Brasil, determinando a realização das mais eficazes tentativas a respeito da salga de carnes e da manufatura desse «preçioso gênero». Procurou alimentar, inclusive, experiencias de fabricação de «tabletas» destinadas ao preparo de caldos, para o que foram enviadas ao Brasil receitas impressas. Tais «tabletas», preparadas com carne de vaca e de carneiro, duravam anos e seriam de grande utilidade para o aprovisionamento das esquadras e dos navios mercantes, em substituição à carne do gado, geralmente embarcado vivo. Em Buenos Aires a invenção fôra posta a prova com grande êxito, por um francês ali estabelecido. A administração portuguêsã mostrou-se altamente interessada em se apoderar do segredo de fabricação daquela novidade. «Ofício do Secretário de Estado, D. Rodrigo de Souza Coutinho a Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, sôbre promover a cultura do linho cânhamo e fazer as mais eficazes tentativas a respeito da salga de carnes». Datado de 23 de abril de 1798. Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, Livro 106, Tempo Colonial, fls. 32 e 32 verso.

BIBLIOGRAFIA

- AZEREDO COUTINHO, D. José Joaquim da Cunha de — *Ensaio Economico sobre o Commercio de Portugal e suas Colonias offerecido ao Serenissimo Principe da Beira o Senhor D. Pedro, e publicado de ordem da Academia Real das Sciencias de Lisboa pelo seu socio...* Bispo em outro tempo de Pernambuco, depois eleito de Bragança, e actualmente Bispo d'Elvas, do Conselho de Sua Alteza Real etc. «Segunda edição corrigida, e accrescentada pelo mesmo Auctor. Lisboa, na Typografia da Academia Real das Sciencias. Anno M.DCCC.XVI. Com licença de Sua Alteza Real».
- BRAGA, Renato — «Um Capitulo Esquecido da Economia Pastoril do Nordeste». Ed. Instituto do Ceará Limitada, 1948. Separata da Revista do Instituto do Ceará, de 1947. Publicado também em *Cultura Política*, ano IV, n.º 38, Rio de Janeiro, março, 1947.
- CHAVES, Antonio José Gonçalves — «Memorias Economo-Políticas de...». Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1922, Ano II, II e III trimestres.
- «CONTRATO DO ESTANCO DO SAL DO BRAZIL que se fez no Concelho Ultramarino com Joseph Alvarez de Mira para elle e para seus Socios Manoel Fernandes Cruz, Manoel Gomes de Campos, Domingos de Oliveira Braga, por tempo de seis annos que hão de ter principio em o primeiro de Janeiro de mil Settecentos sessenta e quatro, por preço em cada hum dos ditos annos de quarenta e hum contos e cinco mil reis livres para a Fazenda Real». Lisboa, na Officina de Joam Antonio da Costa, Impressor do Serenissimo Senhor Infante D. Pedro, e da Sagrada Religião de Malta. Anno M.DCC.LXIV.
- CORTEZAO, Jalme — «O território da Colônia do Sacramento e a Formação dos Estados Platinos». *Revista de História*, n.º 17, janeiro-março de 1954, Ano V.
- COSTA, Renato — «Síntese da Formação Económica do Rio Grande do Sul». *Di-gesto Económico*, n.º 23, outubro de 1946. Anno II.
- ELLIS, Myriam — «O Monopólio do Sal no Estado do Brasil (1631-1801)» (Contribuição ao estudo do Monopólio comercial português no Brasil durante o período colonial). *Boletim* n.º 197 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo e n.º 14 da Cadeira de História da Civilização Brasileira. São Paulo, 1955.
- FORTES, General João Borges — *Rio Grande de São Pedro (Povoamento e Conquista)*. Biblioteca Militar. Rio de Janeiro, 1941.
- GIRAO, Raimundo — *História Económica do Ceará*. Ed. Instituto do Ceará, 1947.
- GOULART, José Alípio — *Brasil do Boi e do Couro*, 2 vols. Edições G.R.D., Rio de Janeiro, 1966.
- MENESES, Lulz Barba Alardo de — «Memória sobre a Capitania do Ceará» (Rio, 18 de abril de 1814). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo 34, 1.ª parte, Rio de Janeiro, 1871.

«NOTICIA PARTICULAR DO CONTINENTE DO RIO GRANDE DO SUL». *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo 21, Rio de Janeiro, 1858, 3.º trimestre.

OBRAS ECONÓMICAS DE J. J. DA CUNHA DE AZEREDO COUTINHO (1794-1804). Apresentação de Sergio Buarque de Holanda. Companhia Editora Nacional. São Paulo, 1966.

PORTO, Aurélio — *História das Missões Orientais do Urugual*. Ministério de Educação e Cultura. Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1943.

PUBLICAÇÕES DO ARCHIVO PUBLICO NACIONAL, vol. III, «Índice dos Offícios dirigidos à Côte de Portugal pelos Vice-reis do Brasil no Rio de Janeiro, de 1763 a 1808».

PYRARD DE LAVAL, François — «Extractos das Viagens de... relativos à estada dêste navegante no Brasil, em 1610». Trad. de A. de E. Taunay. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, vol. XIII, 1908, São Paulo, 1911.

RAYNAL, Guillaume T. F. — *Histoire philosophique et politique des Etablissements et du Commerce des Européens dans les deux Indes*. Tome deuxième, Livre neuvième. A Genève, chez les libraires associés. M.DCC.LXXV.

SAINT-HILAIRE, Auguste de — «Viagem ao Rio Grande do Sul». Trad. de Adroaldo Mesquita da Costa. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*, 1925, Ano V, I e II trimestres.

SPALDING, Walter — «Pecuária, Charque e Charqueadores do Rio Grande do Sul». *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*, ns. 91 e 93, 1943, Ano XXIII, II Semestre.

VILHENA, Luiz dos Santos — *Recopilação de Noticias Soteropolitanas e Brasileas*. Anotadas por Braz do Amaral, I e II volumes. Imprensa Oficial do Estado da Bahia, 1922.

MANUSCRITOS

Arquivo Histórico do Estado do Rio Grande do Sul (Porto Alegre).

«Guias do Sal passadas nos portos de Recife e Salvador da Bahia, para os navios que navegam para o Rio Grande do Sul» (Fins do século XVIII).

Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa

«Documentos da Bahia».

«Caixa de Contratos do Brasil» — Documentos relativos aos Armazéns do Sal no Rio de Janeiro. (Datam dos fins do século XVIII).

Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo (São Paulo).

Livro 106 — Tempo Colonial — «Ofícios do General Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça aos Vice-reis e Ministros (1797-1802)».

Livro 169 — Tempo Colonial — «Avisos e Cartas Régias (1765-1767)».

Livro 173 — Tempo Colonial — «Avisos e Cartas Régias (1796-1802)».

