



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

JOSENILDO AMÉRICO PAULINO

PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO:

a navegação de cabotagem e o abastecimento de gêneros de primeira necessidade no Recife
(1825-1840)

Recife
2022

JOSENILDO AMÉRICO PAULINO

PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO:

a navegação de cabotagem e o abastecimento de gêneros de primeira necessidade no Recife
(1825-1840)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em História. Área de concentração: Sociedades, Culturas e Poderes.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Alberto Cunha Miranda

Recife

2022

Catálogo na fonte
Bibliotecário Valdicea Alves Silva, CRB4-1260

P328p Paulino, Josenildo Américo
Pelas margens do atlântico: a navegação de cabotagem e o abastecimento de gêneros de primeira necessidade no Recife (1825-1840) / Josenildo Américo Paulino.
- Recife - 2022
233f.: il.; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Alberto Cunha Miranda

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2022.
Inclui referências.

1. História. 2. Fornecimentos. 3. Alimentação diária – Alimentação básica. 4. Navegação costeira – Navegação entre portos. 5. Recife. 6. Século XIX. I. Miranda, Carlos Alberto Cunha (Orientador). II. Título.

981.34CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2022-091)



Josenildo Américo Paulino

**PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: a navegação de cabotagem e o
abastecimento de gêneros de primeira necessidade no Recife (1825-1840)**

Dissertação apresentada ao **Programa de Pós-Graduação em História** da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de **Mestre em História**.

Aprovada em: **02/06/2022**

BANCA EXAMINADORA

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Carlos Alberto Cunha Miranda

Orientador (Universidade Federal de Pernambuco)

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Cristiano Luis Christillino

Membro Titular Interno (Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco)

[Participação por videoconferência](#)

Profª. Drª. Serioja Rodrigues Cordeiro Mariano

Membro Titular Externo (Universidade Federal da Paraíba)

ESTE DOCUMENTO NÃO SUBSTITUI A ATA DE DEFESA, NÃO TENDO VALIDADE PARA FINS DE COMPROVAÇÃO DE TITULAÇÃO.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

Para o meu querido e amado pai, José
Paulino da Silva, *in memoriam*.

AGRADECIMENTOS

À minha família, que me deu suporte e incentivo durante os poucos mais de dois anos de mestrado. Escrever uma dissertação, que já é uma tarefa difícil, se tornou ainda mais em meio a uma pandemia. Sem o apoio de vocês não teria chegado aqui.

Aos meus pais, José Paulino da Silva e Zilda Américo Paulino com quem tenho uma dívida e gratidão eternas. Nunca mediram esforços para dar aos filhos as melhores condições possíveis em todos os sentidos, além de sempre enfatizar a importância do estudo. Graças a eles sou o primeiro da família a alcançar o título de mestre. Durante estes dois anos de mestrado, o apoio por eles demonstrado foi essencial para seguir em frente, especialmente do meu pai. Sempre o ouvia falar com orgulho, para amigos, de que seu filho caçula estava fazendo mestrado em História na UFPE. Quase que diariamente a mesma pergunta era feita: e o trabalho? Como vai? Perguntando, obviamente, pela dissertação. Infelizmente, o destino fez com que você partisse antes de ver seu filho conquistar o título de mestre, mas saiba que eu consegui. Serei eternamente grato por todo o apoio recebido.

Às minhas irmãs, Camila Américo Paulino e Renata Américo Paulino, por todo apoio, paciência e cuidado ao longo desta jornada. Sempre que precisava de uma fuga da exaustiva rotina de um pós-graduando, lá estavam elas para conversar, dar risadas e até mesmo ouvir meus desabafos. Não podia esquecer, é claro, dos meus sobrinhos – Pedro Henrique Américo Xavier e Arthur Hugo Américo Xavier – que, ao mesmo tempo em que faziam muito barulho, tornavam o ambiente bem mais leve e descontraído ao longo do processo de escrita desta dissertação.

A Bruno Adriano Barros Alves e Gabriel Medeiros Alves Pedrosa, meus mais sinceros agradecimentos por terem aberto as portas de seu apartamento em Recife durante minhas idas e vindas para o processo seletivo e, principalmente, por terem me auxiliado e apoiado durante todo o processo.

A Ivan Soares dos Santos Júnior, pela amizade formada em meio às idas ao Recife para o processo seletivo. Nelas, compartilhamos histórias, boas risadas e até mesmo indicações de leitura e documentação a ser pesquisada. Além disso, Ivan teve a gentileza de me enviar parte da documentação que utilizou para realizar sua pesquisa de mestrado em um momento onde os arquivos estavam fechados em virtude da pandemia. Um gesto para lá de nobre e pelo qual sou muito grato.

A Edson José Alves, amigo que tive a honra de conhecer ainda na graduação, na Universidade de Pernambuco – *campus* Garanhuns. Assim como eu, Edson é um grande apaixonado por história de Pernambuco do século XIX. Desde sempre, conversamos bastante sobre nossas pesquisas, leituras, disciplinas e processo de escrita. Obrigado por sempre me ouvir e apoiar nesta jornada.

A Maria das Graças, colega de turma e grande apaixonada por Garanhuns, minha cidade natal. Além de pagar várias disciplinas juntos, compartilhamos as angústias de um pós-graduando em meio a uma pandemia. Gratidão por todas as conversas e aprendizados.

A Letícia Andrade Rodrigues, amiga de longa data. Durante toda minha jornada acadêmica, desde o início da graduação até o mestrado, lá estava ela para me ouvir, apoiar, aconselhar e ajudar. Sou imensamente grato por tudo que você fez e faz por mim.

A Marta Alves dos Santos, uma pessoa maravilhosa que tive o prazer de conhecer ainda na graduação. Sua paixão pela História e pelo ensino contagia qualquer um. Sou muito grato pela ajuda e apoio ao longo destes anos.

A Breno Lucas, pela sincera amizade construída também na graduação que acabou se transplantando para a vida. À sua maneira, sempre se fez presente e também contribuiu para que eu conseguisse finalizar esta etapa de minha vida.

Ao Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, por ter acolhido meu projeto de pesquisa e acreditado nele. Além disso, deram total suporte para que nossas atividades de créditos e pesquisa fossem cumpridas da melhor maneira possível em meio a pandemia. Também foram extremamente compreensivos em relação aos pedidos de prorrogação, pedidos para a qualificação e defesa. Muito obrigado! Espero ter retribuído à altura tamanha confiança.

Aos professores e professoras do PPGH-UFPE, especialmente aqueles com quem tive o prazer de pagar disciplinas: Christine Paulette Yves Rufino Dabat, Marcus Joaquim Maciel de Carvalho, Alessandro Filipe de Meneses Gomes, George Felix Cabral de Souza e Carlos Alberto Cunha Miranda.

A Sandra Regina, a funcionária mais querida do PPGH. Antes mesmo de ingressar como aluno, já ouvia falar bastante dela, sobretudo pela sua disponibilidade em auxiliar os pós-graduandos. Após dois anos, tudo que ouvia se confirmou. Sempre que precisava de algo, lá estava ela pronta para me auxiliar e tirar dúvidas. Sem ela, resolver os processos burocráticos seria bem mais complexo. Estendo estes agradecimentos a todos os funcionários do departamento.

Ao meu orientador, Carlos Alberto Cunha Miranda, por ter aceito me orientar nesta empreitada. Além de extremamente responsável e competente, Miranda é dono de uma personalidade impecável. Desde o primeiro contato que tive com ele, já me senti acolhido. Em meio a tantos problemas pessoais que tive ao longo do processo de escrita, recebi dele um apoio incomensurável, pelo qual sou muito grato.

A Bruno Augusto Dornelas Câmara, figura importantíssima em minha trajetória. Foi ainda na graduação, em um dos encontros do inesquecível grupo de estudos Leituras da Historiografia Contemporânea, que surgiu o meu interesse em pesquisar a temática do abastecimento. Além de ter sido orientado por Bruno no meu TCC, aprendi bastante com ele no PIBID, Iniciação Científica e Monitoria. Durante os dois anos de mestrado, foi um dos meus principais incentivadores nos momentos de dificuldade. Seja através de palavras e conselhos ou com indicações de leituras e compartilhamento de fontes. Espero um dia poder retribuir tudo que você fez e faz por mim. Sem sua ajuda, eu não estaria aqui, conquistando o título de mestre. Agradeço-lhe, também, por ter aceito o convite para participar da banca de qualificação e lamento o fato de não ter podido contar com sua presença na banca de defesa.

A Serioja Rodrigues Cordeiro Mariano e Cristiano Luis Christillino, que, juntamente com Bruno Câmara, aceitaram o convite para participar da banca de qualificação e defesa deste trabalho. As indagações e sugestões levantadas foram essenciais para dar um maior corpo a esta dissertação, me auxiliando a fortalecer aspectos pouco explorados, além de me abrir os olhos para novos debates que poderiam ser inseridos. Muito obrigado!

Ao CNPq, pelo apoio financeiro dado em forma de bolsa de mestrado, que foi de fundamental importância para a realização da presente pesquisa. Em um período onde a ciência é duramente atacada por todos os lados em nosso país, é mais que necessário ressaltar o importante papel que este órgão tem para o fomento da ciência no Brasil.

Por último, gostaria de agradecer a todos e todas que se dedicam à digitalização e preservação de documentos no Brasil, democratizando o acesso a estes acervos. Sem o esforço por parte destes grupos, esta dissertação não seria possível.

“Não é com seus pés que as mercadorias vão ao mercado, nem se trocam por decisão própria. Temos, portanto, de procurar seus responsáveis, seus donos”¹.

¹ MARX, Karl. **O Capital**, vol.1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p. 109.

RESUMO

A presente dissertação tem como objetivo principal analisar o comércio de gêneros de primeira necessidade – farinha de mandioca e charque – através do comércio de cabotagem e longo curso para a cidade do Recife entre os anos de 1825-1840. A escolha por estes dois alimentos se deu em virtude de estarem presentes na mesa de parcela significativa dos habitantes oitocentistas, principalmente por sua alta capacidade de conservação. Já o comércio de cabotagem e longo curso teve um papel importante no período imperial: antes da febre ferroviária do último quartel do século XIX, o meio de locomoção mais eficaz era a navegação. Através dela, mercadorias dos mais variados tipos circulavam por todo o litoral do Império brasileiro. O início do recorte foi motivado por questões relacionadas à fonte, já que é neste ano que o jornal *Diário de Pernambuco* passa a circular na província. O ano de 1840, por sua vez, marca o fim de um período conturbado no comércio recifense após os desdobramentos da Guerra dos Cabanos (1832-1835). Neste estudo, analisamos a ligação comercial do Recife com diversos portos situados dentro e fora do Império no comércio de farinha e charque e o perfil dos comerciantes envolvidos nestas transações. Os pontos de venda dos gêneros na cidade do Recife, a produção de alimentos nos sítios localizados ao redor dos bairros principais e o comércio dos dois gêneros na capital da província de Pernambuco durante o período são abordados. O argumento principal que guia o presente estudo é o de que, entre 1825-1840, o comércio de gêneros de primeira necessidade através da navegação de cabotagem e longo curso foi fundamental para manter uma boa oferta de farinha de mandioca e charque nos mercados da cidade do Recife.

Palavras-chave: abastecimento; gêneros de primeira necessidade; navegação de cabotagem e longo curso; Recife; século XIX.

ABSTRACT

The present study aims to analyze the commerce of staple food – manioc flour and jerked beef – throughout the cabotage and transatlantic navigation to the city of Recife between 1825-1840. The choice of these aliments was motivated by their presence in the home of a high number of nineteenth-century inhabitants, especially because of their facility to be preserved. Furthermore, cabotage and transatlantic commerce had an important role throughout the history of the Brazilian empire. Before the growth of the railways in the last quarter of the XIX century, the most effective transportation system was navigation. Throughout that, different kinds of commodities traveled between the harbors located on the Brazilian coast. The year 1825 was chosen by questions related to historical sources because in that year the *Diario de Pernambuco* journal started to circulate in the Province of Pernambuco. And the year 1840 marks the end of a conturbed period of the Recife's commerce caused by the Guerra dos Cabanos (1832-1835). In this study, we analyze the commercial links between Recife and the different harbors located inside and outside the Brazilian empire, and the characteristics of the merchants that evolved in these transactions. The location of the points of sale of manioc flour and jerked beef in the city of Recife and the production of food in the ranches near the center neighborhoods are also analyzed. The main argument that guides the present study is that, between 1825-1840, the commerce of staple food throughout the cabotage and transatlantic trade was essential to maintain a good offer of manioc flour and jerked beef in the markets of the city of Recife.

Keywords: food supply chain; staple foods; cabotage and transatlantic navigation; Recife; XIX century.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Caracterização do porto do Recife e seus acessos	41
Figura 2 – Representação das embarcações utilizadas na navegação de cabotagem e longo curso	50
Figura 3 – O bairro do Recife e os pontos de venda de gêneros de primeira necessidade	59
Figura 4 – O bairro de Santo Antônio e os pontos de venda de gêneros de primeira necessidade	63
Figura 5 – O bairro da Boa Vista e os pontos de venda de gêneros de primeira necessidade ..	66
Figura 6 – Frans Post: paisagem de várzea com conjunto arquitetônico.....	91
Figura 7 – Frans Post: detalhe de uma casa de farinha.....	92
Figura 8 – Principais estradas e caminhos dos sertões do norte	153
Figura 9 – Representação gráfica do valor e volume das exportações do charque rio-grandense, 1790-1821	173
Figura 10 – Representação gráfica da exportação do charque rio-grandense em arrobas para o Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, 1802-1821	174

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Variação anual da entrada de embarcações carregadas com farinha.....	99
Gráfico 2 – Fornecedores de farinha de mandioca para a cidade do Recife	101
Gráfico 3 – preço médio mensal do alqueire de farinha de mandioca no Recife em mil réis	145
Gráfico 4 – Variação anual da entrada de embarcações carregadas com charque	169
Gráfico 5 – Fornecedores de charque para a cidade do Recife	170
Gráfico 6 – Preço médio mensal da arroba de charque e <i>tasajo</i> no Recife em mil reis	211
Gráfico 7 – Preço médio mensal da arroba de charque e <i>tasajo</i> no Recife em mil réis sem taxas alfandegárias	214

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Tempo médio de viagem do transporte de farinha para o Recife	52
Quadro 2 – Tempo médio de viagem do transporte de charque para o Recife.....	52
Quadro 3 – Estabelecimentos comerciais na área central do Recife em 1828	54
Quadro 4 – Modalidades utilizadas no transporte de cargas de farinha	115
Quadro 5 – Consignatários de cargas de farinha de mandioca.....	122
Quadro 6 – Volume anual de tasajo exportado anualmente por Buenos Aires e Montevideú	182
Quadro 7 – Modalidades utilizadas no transporte de cargas de charque	183
Quadro 8 – Consignatários de cargas de charque.....	185

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Tipo de embarcação utilizado no transporte de farinha de mandioca por local de origem.....	47
Tabela 2 – Tipo de embarcação utilizado no transporte de charque por local de origem	49
Tabela 3 – Consignatários do comércio de farinha separados por quantidade de consignações registradas.....	197
Tabela 4 – Consignatários do comércio de charque separados por quantidade de consignações registradas.....	198

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CRL – Center for Research Libraries

HDBN – Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	17
2	DO PORTO AOS ARRABALDES: A CIDADE DO RECIFE NA PRIMEIRA METADE DOS OITOCENTOS	35
2.1	O porto do Recife e a navegação de cabotagem.....	38
2.2	Os bairros da cidade do Recife e os pontos de venda de gêneros de primeira necessidade	53
2.2.1	<i>O bairro do Recife</i>	<i>55</i>
2.2.2	<i>O bairro de Santo Antônio.....</i>	<i>60</i>
2.2.3	<i>O bairro da Boa Vista</i>	<i>64</i>
2.3	Os sítios dos arrabaldes e a produção de alimentos.....	68
3	PRODUTORES, COMERCIANTES E CONSIGNATÁRIOS: O COMÉRCIO DE FARINHA DE MANDIOCA PARA O RECIFE ATRAVÉS DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM	83
3.1	A apropriação do saber indígena, o traslado da mandioca e suas técnicas de produção ..	84
3.2	O comércio interprovincial de farinha de mandioca para o Recife	97
3.3	Os consignatários das embarcações carregadas com farinha de mandioca	115
3.4	O comércio de farinha na cidade do Recife: crises e tendências.....	127
3.4.1	<i>A Guerra dos Cabanos e o abastecimento de farinha as tropas</i>	<i>134</i>
3.4.2	<i>O comércio de farinha no Recife.....</i>	<i>143</i>
4	ENTRE RIO-GRANDENSES, PLATINOS E CARIOCAS: O COMÉRCIO DE CHARQUE PARA O RECIFE ATRAVÉS DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E LONGO CURSO	152
4.1	A produção e comercialização de carne seca nos portos do Sertão e os interesses da comunidade mercantil recifense.....	157
4.2	O comércio interprovincial de charque para o Recife	168
4.3	Os consignatários das embarcações carregadas com charque	183
4.4	O comércio de charque na cidade do Recife: crises e tendências	201
4.4.1	<i>A Guerra dos Cabanos e o abastecimento de carne as tropas.....</i>	<i>205</i>
4.4.2	<i>O comércio de charque no Recife.....</i>	<i>208</i>
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	217
	REFERÊNCIAS.....	225

1 INTRODUÇÃO

Em 20 de janeiro de 1834, os vereadores do Recife se reuniram para a 56ª sessão ordinária, mais uma dentre as tantas que participavam. Na pauta da sessão estava um ofício do fiscal do Recife, que recomendava a pausa imediata na exportação de farinha de mandioca para outras províncias do Império. Seu argumento era que, além da seca, já existia escassez do produto, um dos mais importantes para a alimentação diária. Além disso, julgava que todo este gênero deveria ser usado “para a sustentação de nossas forças em operações contra os insurgentes”². Aqui, ele fazia referência a Guerra dos Cabanos³ (1832-1835)⁴ que mobilizou uma enorme tropa para combater Vicente de Paula e seus seguidores no interior da província.

Abastecer a tropa no amplo campo de operações foi um verdadeiro desafio. Ao mesmo tempo, era necessário manter o abastecimento regular da cidade, que já não podia contar com as cargas vindas do interior de maneira regular em virtude dos conflitos. Era constante a publicação de editais para a compra de gêneros de primeira necessidade – farinha de mandioca e charque – para a tropa. Por outro lado, as páginas do *Diário de Pernambuco* estavam recheadas de reclamações dos habitantes da cidade em relação aos altos preços dos gêneros de primeira necessidade e a dificuldade em comprá-los por um preço justo.

Ao que tudo indica, o vice-presidente da Província de Pernambuco resolveu agir antes mesmo do pedido do fiscal, já que em 18 de janeiro havia enviado um ofício para Antônio Pinto Chichorro da Gama, então Ministro e Secretário de Estado, informando a falta de mantimentos – leia-se farinha de mandioca – na província. Em 13 de fevereiro, Chichorro da Gama informava que “manda a regência em nome do imperador participar-lhe que ficam expedidas as necessárias ordens para lhe remeter, tanto desta cidade [Rio de Janeiro] como de Santa Catarina,

² HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0325, 20/02/1834.

³ A Guerra dos Cabanos foi um movimento conduzido por indígenas, escravizados fugidos, posseiros, proprietários rurais e sua malha clientelar na mata sul de Pernambuco, fronteira com Alagoas. O principal objetivo era trazer de volta ao trono do Brasil D. Pedro I. Seu principal líder foi Vicente de Paula, que comandava as gentes da mata (índios e negros fugidos). Ela foi um dos desdobramentos da Abrilada – levante militar na cidade do Recife em 1831 – que tinha como objetivo depor o comandante das armas e o presidente da província. Após ser rapidamente silenciada na capital, a resistência continuou no interior, onde Vicente de Paula e seus seguidores mudaram radicalmente as pautas em relação a Abrilada.

⁴ A periodização clássica para o conflito é de 1832 a 1835. Nesta vertente, defendida pela maioria dos estudiosos, o conflito cessa após a rendição e/ou prisão da maior parte das gentes da mata, apesar de seu grande líder ainda estar solto. Porém, a historiadora Maria Luiza Ferreira de Oliveira propõe uma nova periodização ao afirmar que a continuidade de Vicente de Paula nas matas simbolizaria a manutenção do conflito até 1850, quando finalmente o grande líder é preso. Sobre a nova periodização, ver: OLIVEIRA, Maria Luiza Ferreira de. As guerras nas matas de Jacuípe. *Clio: revista de pesquisa histórica*. Recife, vol. 32, n. 2, 2015. p.100-138. Aqui, será usada a periodização adotada pela maioria dos estudiosos sobre o tema.

a maior quantidade de farinha de mandioca que for possível”⁵. Os custos seriam bancados pela tesouraria da corte e as remessas seriam enviadas até que as autoridades pernambucas avisassem que não era mais necessário.

Consultando a seção de notícias marítimas do *Diário de Pernambuco*, encontrei 14 embarcações vindas do Rio de Janeiro e Santa Catarina após confirmada a ajuda. No primeiro semestre foram cinco embarcações vindas da corte e três de Santa Catarina. Já na segunda metade, entraram mais seis embarcações. O recebimento de farinha de mandioca através do comércio de grande cabotagem⁶ foi essencial para aliviar a pressão no comércio da cidade. Entretanto, não foi apenas no período de dificuldade que a cidade do Recife se utilizou do seu porto e da navegação para abastecer sua população. Entre 1825 e 1840, 586 embarcações tendo como principal carga gêneros de primeira necessidade aportaram no Recife, sendo 243 carregadas com farinha de mandioca e 343 com charque. Como veremos ao longo deste estudo, foi este comércio o principal responsável pelo abastecimento da cidade, sendo complementado pela produção do interior da província e os sítios que existiam nos arredores dos bairros principais.

Nos oitocentos, parcela significativa da população consumia farinha de mandioca, sendo ela a responsável por boa parte das calorias diárias necessárias. A dieta era complementada com o consumo de carne, que poderia ser *in natura*, a chamada carne verde, ou conservada em sal, o charque. A primeira delas, apesar de ser a preferida, nem sempre era acessível, seja pelo seu preço, ou pela facilidade em perecer, já que não havia métodos de refrigeração em larga escala. Já o charque, depois de salgado, poderia se manter apto para o consumo por meses. O mesmo acontecia com a farinha de mandioca. Depois de ralada, prensada e cozida ela se mantinha em boa qualidade por uma parcela significativa de tempo. Esses fatores foram essenciais para que estes gêneros se tornassem presentes na mesa dos habitantes, pois podiam ser armazenados e vendidos para zonas distantes sem maiores dificuldades.

Frutas, verduras, legumes e outros tipos de proteína, como o peixe, também estavam presentes na alimentação de alguns habitantes, a depender de seu poder aquisitivo. No caso do Recife, estes produtos tinham como origem pequenos sítios próximos aos bairros principais, como veremos adiante. Já os que tinham um maior poder aquisitivo poderiam consumir produtos importados: vinhos, cervejas, queijos, bacalhau, carne de boi e porco conservada em

⁵ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0362, 11/04/1834.

⁶ No presente estudo, os termos “cabotagem” e “grande cabotagem” são utilizados para se referir as rotas em que os portos de saída e chegada estavam em províncias diferentes. Já o termo “pequena cabotagem” é utilizado quando a saída e chegada da embarcação está situada na mesma província.

salmoura, linguiças, paios, além da muito apreciada farinha de trigo, utilizada para a produção do pão.

Henry Koster, em sua passagem pela região norte do Brasil, descreveu com detalhes vários aspectos da alimentação da população nativa. Em uma de suas andanças, foi recebido pelo Capitão-Mor na província da Paraíba. A ceia a ele oferecida era composta de “carne-seca e farinha de mandioca, tornada em papa, que chamam pirão, e também biscoitos-duros (bolachas) e vinho tinto”. Koster ainda não se considerava “suficientemente brasileiro” para comer o pirão, preferindo a bolacha e a carne, deixando o anfitrião surpreso. O que apeteceu o paladar do estrangeiro foram os deliciosos doces servidos após a refeição principal. Para o inglês, “o rico homem brasileiro tem tanto orgulho dos seus doces quanto o cidadão inglês de sua mesa ou dos seus vinhos”⁷.

Já em sua passagem pelo Ceará, fez uma interessante descrição sobre a alimentação da população local: a dieta consistia, principalmente, no consumo de carnes nas três refeições, juntando-se a farinha de mandioca reduzida a uma pasta – feita com água morna ou caldo de carne, o famoso pirão – ou o arroz que às vezes o substituíam. Já o feijão, que Koster conhecia como favas francesas, foi julgado como a iguaria favorita. O milho e vegetais verdes, por sua vez, quase não faziam parte da dieta. Frutos e alimentos frescos em geral eram numerosos, destacando-se as melancias e bananas. O queijo do sertão, quando fresco, era apetitoso, mas em poucas semanas ficava duro e coriáceo. Já a manteiga era difícil de encontrar, sendo a única opção a “rançosa manteiga da Irlanda” ou a artesanal, feita batendo o leite em garrafas comuns. Carneiros e ovelhas também eram criados e abatidos, principalmente na falta da carne de boi. O primeiro deles, menos estimado, por ser desprovido de sabor. A carne de ovelha, por sua vez, apodrecia com muita facilidade. Ainda contavam com a enorme quantidade de caça nas matas, entre a qual o porco do mato é comum. Apesar de nunca ter visto um, o viajante ouviu dizer que eram obstinados destruidores de mandioca, e que sua carne é boa⁸.

Nestes breves relatos observamos que, independentemente da classe social, sempre estava presente na mesa a farinha de mandioca e o charque. Em outros trechos do diário de viagem, Koster enfatiza ainda mais esta importância. A alimentação dos escravizados recém-chegados ao Recife, por exemplo, “consiste de carne salgada, farinha de mandioca, feijão e às vezes bananas”, sendo cozidas no meio da rua, em um enorme caldeirão. Sobre a dieta dos

⁷ KOSTER, Henry. **Viagens ao nordeste do Brasil**. Tradução: Luis da Câmara Cascudo. 2º ed. Recife: Secretaria de educação e cultura, 1978. p. 80.

⁸ Ibidem, p. 165-167 e 209.

escravizados no cotidiano, era especialmente constituída pela farinha de mandioca e charque ou peixe seco. Até em ocasiões especiais, lá estava a farinha de mandioca. Koster foi convidado para ser padrinho da noiva em um casamento entre escravizados. No almoço, lá estava a carne e o pirão⁹.

Maria Graham também deixou muitos relatos sobre a culinária nos locais por onde passou. Assim como Koster, não deixou de destacar a ampla utilização da farinha de mandioca e do charque. Logo após o desembarque em Pernambuco, Graham descreve com detalhes o jantar que participou. A sala era uma longa cabana feita de madeira e folhas de palmeira trançadas. Ao centro se encontrava uma mesa comprida e coberta com uma toalha. As poucas cadeiras foram destinadas aos estrangeiros, enquanto o resto do grupo ficou de pé durante toda a refeição. A estes, também foram oferecidas colheres e garfos, já os brasileiros comiam com as mãos sem maiores problemas. Cada pessoa recebeu um pequeno prato fundo com caldo de carne e tinha à disposição dois pratos à mesa: um contendo farinha de mandioca e o outro com peixes preparados no azeite, alho e pimenta. Ao caldo da carne, se misturava a farinha até que atingisse a consistência de um pirão. Além disso, também foram servidas “enguia frita com ervas aromáticas, mariscos preparados com vinho e pimenta e outros da mesma espécie”¹⁰.

Em sua passagem pelo Rio de Janeiro, por sua vez, Graham descreve de maneira geral os gêneros que por lá eram consumidos: “encontramos verduras e aves muito boas, mas não baratas; as frutas são muito boas e baratas, a carne verde é barata, mas ruim”. O carneiro era raro e de má qualidade, já a carne de porco muito bonita e apetitosa. Peixes, apesar de não serem tão abundantes, ostras, camarões e caranguejos eram de boa qualidade. Destacava, também, o pão, feito de farinha de trigo vinda dos Estados Unidos. Porém, “o grande artigo de alimentação aqui é a farinha de mandioca. Usa-se sob a forma de um bolo largo e fino como requinte. Mas o modo habitual de comê-la é seca”. Graham diz que ela estava em todos os lares, desde os mais abastados até os mais humildes: “na mesa dos ricos é usada em todos os pratos que se comem, tal como comemos pão. Os pobres empregam-na de todas as formas: sopa, papa, pão. Nenhuma refeição está completa sem ela”. Depois da mandioca, o feijão era a comida predileta, sendo preparada de todas as maneiras possíveis¹¹.

⁹ KOSTER, Henry, op. cit., p. 237 e pp. 395-396.

¹⁰ GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil:** e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823. Tradução: Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956. p. 132-133.

¹¹ Ibidem, p. 176-177.

Ainda no Rio de Janeiro, a inglesa relatou a alimentação dos escravizados em sua visita ao Engenho dos Afonsos. Era uma propriedade de grande porte, com produção de 3.000 arrobas de açúcar e 70 pipas de aguardente. Cerca de 180 escravizados trabalhavam na lavoura, fora os dedicados ao serviço doméstico. A ração diária era distribuída no horário da tarde e consistia em farinha, feijão e carne seca, em quantias fixadas. Graham chegou a provar o charque quando ainda estava no Recife, julgando-o muito saboroso. Além disso, dizia que “o modo comum de usá-la aqui é de parti-la em pedacinhos e cozê-la na sopa de mandioca, que é o principal alimento da gente pobre e dos escravos”¹².

O projeto que orientou esta pesquisa tinha como objetivo inicial analisar os aspectos que envolviam o abastecimento da cidade do Recife entre os anos de 1825 e 1835. Como bem lembra Richard Graham, nenhuma cidade alimenta a si mesma¹³. Uma cidade do porte do Recife dependia de gente de fora para plantar alimentos, transportá-los, e de intermediários para fazer a ligação entre produtores e consumidores. Portanto, a ideia era investigar, na medida do possível, os centros fornecedores de alimentos para a capital de Pernambuco. O interior da província, os sítios nos arredores da cidade e o comércio interprovincial eram os alvos de investigação através de uma série de fontes disponíveis no Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, no Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco e também na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Entretanto, a falta de acesso a estes espaços impôs modificações na concepção da pesquisa.

Ainda na graduação, já havia me chamado a atenção o enorme volume do comércio de grande cabotagem envolvendo os chamados gêneros de primeira necessidade – farinha de mandioca e charque – para a cidade do Recife. A sessão de notícias marítimas do *Diário de Pernambuco* apontava para uma intensa movimentação destes produtos entre os principais portos do Império, e, pela alta quantidade de embarcações, não restou dúvidas de que este era um dos pilares para o bom funcionamento do abastecimento da cidade. Portanto, o que era para ser apenas um dos aspectos envolvidos na pesquisa, passou a ser a questão central: como funcionava este comércio de alimentos escoados pela grande cabotagem? Qual o papel que tinha na manutenção da oferta de farinha e charque na cidade? Havia comerciantes de grosso trato envolvidos nessas transações? Estas foram algumas questões que nortearam a pesquisa.

¹² GRAHAM, Maria. op. cit., p. 138 e p. 220.

¹³ GRAHAM, Richard. **Alimentar a cidade: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780 – 1850)** São Paulo: Companhia das letras, 2013. p. 19.

Passei então a investigar o período de 1825-1840, para ter uma maior quantidade de material disponível. O recorte se justifica por 1825 ser o início da publicação de periódicos na província de Pernambuco, destacando-se o *Diário de Pernambuco*. Já 1840 foi escolhido como o fim do recorte por ser um período de estabilidade no comércio do Recife após as dificuldades entre 1832-1835, causadas pela Guerra dos Cabanos. Além disso, a década de 1840 apresenta novos aspectos que impactaram diretamente no comércio da cidade: os mata-marinheiros, as confusões com os portugueses, que dominavam o comércio a retalho da cidade e a própria Insurreição Praieira, o que acaba escapando das pretensões desta pesquisa. Sobre as fontes disponíveis, destaca-se o robusto acervo de periódicos da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Voltaremos as fontes mais adiante.

A temática do abastecimento tem um longo histórico dentro da historiografia brasileira. Inúmeros estudos se propuseram a analisar o tema, mesmo que de maneira periférica. Caio Prado Jr foi um dos primeiros a endereçar o assunto. Se utilizando do arcabouço teórico marxista, buscou as explicações para o seu Brasil contemporâneo no passado histórico. Para ele, o país rural, monocultor e latifundiário da década de 1930 foi o fruto da colonização e de seu sentido econômico. Ao invés de desenvolver uma economia nacional, as unidades produtivas da colônia portuguesa eram voltadas exclusivamente para o mercado europeu. O autor apresenta uma colônia permeada pelo latifúndio, escravidão e exportação, sem um mercado interno. Este se resumia apenas a produção de alimentos necessários a subsistência e a pecuária¹⁴.

Fernando Novais, na década de 1970, tem proposições semelhantes à de Caio Prado. Em sua tese de doutorado, que reverberou por muitos anos nos estudos sobre o período colonial, Novais defende que as colônias eram exploradas economicamente pelas potências europeias capitalistas através do exclusivismo comercial. Este tipo de arranjo fez com que o comércio interno fosse estrangulado, já que seu único papel era abastecer os mercados europeus com gêneros tropicais. Apesar de apontar que havia uma tímida produção de gêneros de primeira necessidade, Novais defendia a ideia de que todo o sistema era voltado à acumulação mercantil europeia¹⁵.

É importante ressaltar que estas obras são frutos do seu tempo. Prado Júnior foi um dos muitos intelectuais que, na década de 1930, buscaram no passado os subsídios para explicar a

¹⁴ PRADO JR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense/Folha de São Paulo, 2000.

¹⁵ SALLES, Wesley Dartagnan. A quebra do paradigma “Sentido da Colonização”: notas sobre o debate historiográfico do Brasil Colonial, Antigo Sistema Colonial e Antigo Regime nos trópicos. **Revista Almanack**, Guarulhos, n. 15, 2017, p. 245-293. p. 255-258.

sociedade contemporânea e suas vicissitudes. Já no caso de Novais, a década de 1970 foi fortemente influenciada pelo marxismo e suas diversas correntes. Os processos econômicos, sociais e culturais que haviam moldado a realidade nacional ainda estavam em debate. O modo de produção escravista colonial, a transição do feudalismo ao capitalismo, apenas para citar alguns exemplos, renderam debates calorosos dentro das universidades brasileiras¹⁶.

Não demorou muito para que as análises sobre a timidez do mercado interno fossem questionadas. Ciro Flamarion Cardoso foi um dos que empreendeu a tentativa de tornar mais complexas as abordagens sobre a relação entre colônia e mercado internacional. Para melhor compreender a estrutura econômica e social, era necessário olhar de dentro para fora. Nesse sentido, Ciro procurou fazer uma crítica aos trabalhos que focaram na circulação e não na produção e endereçava suas análises nos elementos econômicos de ordem interna. Uma de suas principais contribuições ao debate foi analisar a brecha camponesa, que, em linhas gerais seria o acesso à terra por parte dos escravizados, onde estes produziam gêneros de primeira necessidade destinados ao seu consumo e, em alguns casos, vendiam os excedentes nos mercados locais. Para o autor, este tipo de arranjo demonstrava que havia a produção, circulação e consumo de alimentos, mesmo que em pequena escala¹⁷. Havia um dinamismo na economia colonial, diferente do que dizia Novais e Prado Júnior.

Já os estudos que enfocam diretamente o abastecimento têm como uma de suas características principais o foco nas pesquisas em arquivos em detrimento dos grandes esquemas teóricos. Além disso, obviamente, estavam centrados na análise sobre o mercado interno. Ainda na década de 1950, Mafalda Zemella publicava *O Abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII*, fruto de três anos de pesquisa em arquivos mineiros e cariocas. A autora aponta que a corrida do ouro na região fomentou um incremento na produção e no comércio de alimentos em várias partes da América portuguesa: Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, e até mesmo algumas regiões da América espanhola estavam envolvidos no abastecimento das minas. Ela também ensaia uma interpretação para os graves problemas de abastecimento na região, argumentando que a distância entre a região e os centros produtores, a falta de moedas, a precariedade das estradas e dos transportes e a excessiva tributação seriam os elementos problemáticos ao abastecimento da região¹⁸.

¹⁶ MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. *A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia*. In: _____. (orgs.) **Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil e Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016. pp. 98-160. p. 100-101.

¹⁷ SALLES, Wesley Dartagnan, op. cit., p. 08-10.

¹⁸ ZEMELLA, Mafalda. **O Abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

Outra que se dedicou aos estudos sobre as áreas mineradoras foi Myriam Ellis, se aproximando, de certa forma, das interpretações feitas por Zemella. Utilizando como fonte primária os registros dos contratos de entrada para as Minas Gerais, a autora busca entender como era feito este abastecimento e a captação de impostos, quais eram as rotas de fornecimento e as motivações para a carestia na região. Um dos méritos de seu trabalho consiste na apresentação das rotas fornecedoras de alimentos: o caminho velho e o novo, que ligava São Paulo e Rio com as Minas, os caminhos do sertão da Bahia e Pernambuco e as entradas para Cuiabá¹⁹. Este cenário aponta para um dinamismo da produção voltada ao mercado interno, que ligava áreas distantes da América Portuguesa em torno do abastecimento.

Outro que trouxe contribuições para o tema foi Alcir Lenharo, através de sua dissertação de mestrado defendida em 1977, posteriormente ampliada e publicada em forma de livro. O autor se propõe a analisar as implicações sociais e políticas dos interesses ligados ao abastecimento da corte e seu papel no processo de centralização do poder político e administrativo. Ele privilegia três momentos centrais: 1) a iniciativa do aparato estatal em integrar e garantir o setor de abastecimento através de uma série de medidas como financiamentos, abertura de estradas e distribuição de terras e títulos honoríficos. 2) a ascensão social dos produtores mineiros e sua influência na praça do Rio de Janeiro. Neste cenário estavam em jogo os interesses políticos regionais. 3) por último ele se propõe a analisar a fundação do partido conservador e a cooptação destes comerciantes ligados ao abastecimento pelas antigas oligarquias, que agora estavam enriquecidas pelo café e enraizadas no Vale do Paraíba. As principais contribuições deste estudo residem em: 1) analisar o abastecimento como uma questão política, demonstrando que estes gozavam de prestígio social. 2) apontar que o comércio de gêneros de primeira necessidade também proporcionava a acumulação de capital. O autor afirma, inclusive, que “a própria colonização do Vale do Paraíba e a expansão da economia cafeeira foram basicamente, lastreadas sobre recursos egressos do setor de subsistência mercantil”²⁰.

Maria Yedda Linhares trouxe importantes contribuições para o debate ao longo da década de 1980. Ao lado de Ciro Flamarion Fragoso, liderou um grupo de pesquisadores na pós-graduação da UFF e UFRJ, ampliando ainda mais os debates sobre o abastecimento. Entre sua vasta produção historiográfica, se destaca a obra *História do abastecimento; uma*

¹⁹ ELLIS, Myriam. **Contribuição ao Estudo do Abastecimento das Áreas Mineradoras no Século XVIII**. Rio de Janeiro: MEC, 1961.

²⁰ LENHARO, Alcir. **As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842**. São Paulo: Editora Símbolo, 1979. p. 29.

problemática em questão (1530-1918). Como o longo recorte deixa claro, a ideia da autora é analisar o abastecimento em uma perspectiva ampla: o sertão e a pecuária, a região Norte, as Minas Gerais e seu abastecimento, a administração colonial e suas legislações, o papel das Câmaras e as ligações entre o urbano e o rural em torno do abastecimento. Para ela, uma história do abastecimento deve levar em conta fatos que não se inscrevem apenas na história da agricultura: “trata-se de olhar o reverso da medalha, ou seja, a agricultura voltada para o mercado interno (local, regional e inter-regional), as vias de transportes, a renda gerada, o consumo urbano e suas particularidades”²¹.

Kátia Mattoso, em sua pesquisa monumental sobre a província da Bahia, também contribuiu para o avanço dos estudos sobre o tema. Fortemente influenciada pela historiografia dos Annales, navega, como poucos, entre a história econômica, marcada pelo método quantitativo e serial, e a história social. Chama atenção sua exaustiva pesquisa em arquivos: livros de cartório, ofícios de notas, processos criminais, recenseamentos eclesiásticos, livros paroquiais, testamentos, inventários, apenas para citar alguns. Em *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no Século XIX*, Mattoso analisa a província da Bahia em três vertentes: 1) a primeira busca analisar os aspectos geográficos da região do seu estudo: o relevo, hidrografia, clima, vegetação, cultivos, etc. Há aqui uma clara ligação com a geografia, provavelmente influenciada por Fernand Braudel. 2) o foco passa a cidade de Salvador e a baía de todos os santos, a demografia e o movimento do porto, ligado a economia mundial. 3) por último a autora discute o mercado de Salvador nos oitocentos, atentando para a organização do comércio de gêneros de primeira necessidade, as formas de pagamento, o preço dos produtos e as rotas de abastecimento²².

A obra acima citada representava, de certa forma, os resultados parciais de suas pesquisas sobre a Bahia. Foi na década de 1990 que sua obra prima sairia em forma de livro: *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Composta de 31 capítulos e com uma pretensão de abarcar vários campos e domínios da história, foi originalmente sua tese de Estado, apresentada em 1986 a Universidade de Paris IV – Sorbonne. Na banca estavam Pierre Chaunu, Emmanuel Le Roy Ladurie, Jean-Marie Mayeur e François Crouzet, seu orientador. Aqui, novamente, se pode observar suas contribuições para o estudo sobre abastecimento, de forma

²¹ LINHARES, Maria Yedda Leite. **História do Abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)**. Brasília: BINAGRI, 1979. p. 24.

²² MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no Século XIX**. São Paulo: HUCITEC; Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.

bem mais refinada que na obra anterior, destacando-se o capítulo 27, sobre a praça comercial de Salvador e o 29, onde a autora discute os salários e preços dos alimentos²³.

O que liga boa parte destes autores citados neste breve balanço historiográfico é a mudança de concepção em relação ao abastecimento e o mercado interno. Em poucas décadas, passou-se das interpretações que apontavam um comércio interno praticamente inexistente para o oposto: o mercado interno era extremamente dinâmico, interligando centros produtores a mercados consumidores distantes. Outro fator que chama bastante atenção é a ligação entre os produtores e consumidores finais através de rotas marítimas envolvendo o comércio de grande cabotagem. No caso do Rio de Janeiro, Alcir Lenharo aponta que parte dos gêneros de primeira necessidade chegavam à cidade nos porões das embarcações. Havia a fonte externa – Porto, Lisboa e Prata, e a interna: Rio Grande do Sul e Santa Catarina, principalmente²⁴. Katia Mattoso vai na mesma direção, afirmando que a produção de farinha nas áreas próximas a Salvador não era suficiente, fazendo com que este gênero tivesse que ser importado de regiões mais distantes como Paraná e Rio Grande do Norte²⁵. Já no caso do charque, não havia outro caminho, senão a navegação, para atingir seus mercados. Na primeira metade dos oitocentos, as províncias do Norte – principalmente Pernambuco e Bahia – representavam os principais compradores do charque sulista. Jonas Moreira Vargas afirma que o comércio de cabotagem da região estava reservado a poucos, notadamente a elite econômica, na qual comerciantes e charqueadores se destacavam²⁶.

Para Renato Marcondes, antes da febre ferroviária do último quartel do século XIX, o principal eixo de desenvolvimento comercial foi o litoral, por meio do comércio marítimo. Havia uma ativa movimentação de mercadorias entre os principais portos do Império: Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Rio Grande do Sul²⁷. Portanto, um dos principais argumentos que sustenta o presente estudo é que a cidade do Recife se beneficiou amplamente destas ligações comerciais, proporcionadas pela navegação de cabotagem, para abastecer seus habitantes. No caso da farinha de mandioca, Rio de Janeiro, São Matheus (ES), Santa Catarina,

²³ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **Bahia, século XIX: uma província no Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

²⁴ LENHARO, Alcir. op. cit., p. 25.

²⁵ MATTOSO, Kátia M. de Queirós, Bahia: a cidade do Salvador..., op. cit., p. 254.

²⁶ VARGAS, Jonas Moreira. **Pelas margens do atlântico: um estudo sobre as elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)**. Tese (Doutorado em História) – Instituto de História. Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013. p. 129.

²⁷ MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. **Revista de Economia Política**, São Paulo, vol. 32, n. 1, 2012, pp. 142-166. p. 143 e 145.

Caravelas (BA), Salvador (BA) e Alcobaça (BA) foram os principais fornecedores, sendo os locais de origem de mais de 76% das embarcações. Já para o charque, se destacam as províncias do Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, local de origem de pouco mais de 70% das embarcações.

Entretanto, é importante fazer uma ressalva. Enquanto as cargas de farinha de mandioca circulavam pelo comércio de cabotagem – envolvendo apenas províncias do Império brasileiro – o comércio de charque do Recife também era abastecido através da modalidade transatlântica. Como veremos ao longo do presente estudo, juntamente com os charqueadores rio-grandenses, os platinos – argentinos e uruguaios – também se destacavam fortemente nos mercados atlânticos de carnes salgadas e, em alguns momentos, rivalizaram diretamente com os rio-grandenses pelos mercados do Império brasileiro. A navegação de cabotagem e, em menor porcentagem, a navegação de longo curso, aliava uma ligação rápida e eficiente com sua enorme capacidade de carga, sendo um modo de transporte extremamente viável, totalmente capaz de abastecer, quase por completo, uma cidade do porte do Recife.

Delimitar os aspectos teórico-metodológicos de um estudo sobre abastecimento requer por parte do historiador uma reflexão. Inúmeras são as possibilidades de pesquisa relacionadas ao tema: pode-se observar o abastecimento a partir da dimensão econômica, social, política e até mesmo cultural. Além disso, o próprio fazer historiográfico, há décadas, abraça a multiplicidade de interpretações e a interdisciplinaridade. Portanto, por mais que falemos frequentemente em história social, política ou econômica, não há processos históricos que se encaixem apenas em um destes domínios. Apesar do ofício do historiador exigir recortes e delimitações, é necessário estar atento para não cometer o perigo de um possível isolamento teórico-metodológico. Portanto, a interseção entre vários domínios e abordagens se faz essencial.

O presente estudo busca analisar o tema a partir da história econômica e social. A produção, circulação e consumo de alimentos não pode ser estudada sem interligá-la na sociedade em que está inserida. Caminhamos no entendimento de Ciro Flamarion e Héctor Brignoli, que afirmam que a história econômica contribui para isolar um fator específico, proporcionando uma série de dados e mecanismos. Já a história social toma estes apontamentos como um ponto de partida para construir uma análise em função dos grupos integrantes da sociedade que são afetados por aquele contexto²⁸.

²⁸ CARDOSO, Ciro Flamarion; BRIGNOLI, Héctor Perez. **Os métodos da história**. Rio de Janeiro: Editora Graal, 2002. p. 11.

As fontes utilizadas para a realização da presente pesquisa influenciam diretamente na escolha dos domínios e abordagens. Boa parte das análises que aqui serão desenvolvidas têm como fonte a imprensa local, especificamente o jornal *Diário de Pernambuco*, que está disponível no site da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Tania Regina de Luca, em *História dos, nos e por meio dos periódicos*, aponta que, na década de 1970, ainda era relativamente pequeno o número de trabalhos que se valiam de jornais e revistas como fonte para o conhecimento da História no Brasil. Vários fatores contribuíram para este cenário, que estava longe de ser uma particularidade brasileira. Um dos principais era o peso da tradição historiográfica dominante durante todo o século XIX e início do XX, que colocava uma ênfase nos documentos escritos e oficiais. A forte crítica a esta concepção, empreendida pelos *Annales* a partir da década de 1930, não implicou de cara no reconhecimento imediato das potencialidades da imprensa, que continuou relegada ao segundo plano. Foi apenas no fim do XX, com a terceira geração dos *Annales* – fortemente ligada à história cultural e a interdisciplinaridade – que os periódicos passaram a ter ampla utilização nas pesquisas. Também contribuíram para este cenário a renovação do marxismo promovida pela *New Left Review*, sobretudo com a proposta da história vista de baixo, defendida por E. P. Thompson e a virada linguística, que evidenciou o caráter narrativo do texto historiográfico, ressaltando o aspecto do discurso nas fontes e até mesmo na própria atuação historiográfica²⁹.

Na atualidade, os periódicos – em suas diversas formatações e categorias – são amplamente utilizados pela historiografia. Tania Regina de Luca destaca que, desde fins da década de 1970, ao lado da história da imprensa e por meio da imprensa, o próprio jornal também se torna objeto da pesquisa histórica. A história do movimento operário – sobretudo na imprensa destinada a este público –, a questão da produção e do consumo de impressos, as técnicas de impressão e o lugar social da imprensa, a política e censura e até mesmo a própria materialidade dos impressos – tipografia, estilo de fontes, uso de iconografias, etc. – passaram a ser objeto de investigação dos historiadores³⁰.

No caso da presente pesquisa, a versatilidade dos periódicos oitocentistas, especificamente o *Diário de Pernambuco*, foi um importante trunfo. Esta fonte tem a seu favor a capacidade de demonstrar diversas nuances do comércio de alimentos da cidade. Na sessão de notícias marítimas foi possível investigar as embarcações que entravam e saíam do porto do

²⁹ LUCA, Tania Regina de. *História dos, nos e por meio dos periódicos*. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes históricas**. 2º ed. São Paulo: editora Contexto, 2008. pp. 111-154. pp. 111-114.

³⁰ *Ibidem*, pp. 115-134.

Recife, os locais de origem, o tempo de viagem e os consignatários. Já na sessão de vendas, os preços dos gêneros de primeira necessidade foram consultados, além dos anúncios de venda, aluguéis e arrendamentos dos sítios próximos aos bairros principais. Aos sábados, eram publicados no *Diário de Pernambuco* os preços correntes do gênero de importação, que foram utilizados para construir a série de preços do período. Além disso, diversos editais, posturas da Câmara Municipal, trocas de correspondência entre autoridades e reclamações de anônimos sobre o comércio da cidade apareciam nas páginas dos jornais e foram utilizados no presente estudo. Além do *Diário de Pernambuco*, utilizei os jornais *O cruzeiro: jornal político, literário e mercantil*, e o jornal *O mercúrio*. O primeiro circulou entre 1829 e 1831, e o segundo apenas em 1831. Neles, foram coletadas informações sobre o preço da farinha e do charque durante os anos citados. Através da imprensa, foi possível diversificar os olhares sobre o abastecimento do Recife.

Porém, a pesquisa não se restringiu aos jornais. Também foram utilizados relatórios do Presidente de Província, disponíveis no site da Universidade de Chicago, decretos e regulamentos, disponíveis de forma online, fontes iconográficas, como as pinturas de Franz Post no período de ocupação holandesa em Pernambuco e o mapa do Recife e seus arrabaldes, produzido por José Mamede Alves Ferreira em 1855. Por último, destaco os sites do *the transatlantic slave trade database* – onde foram coletadas informações sobre os comerciantes da praça do Recife envolvidos com o tráfico de escravizados e *A Mística do Parentesco* – onde encontrei informações sobre a trajetória de alguns deles.

Esta dissertação está estruturada em quatro capítulos, sendo a atual “Introdução” o primeiro deles. O segundo capítulo, intitulado *Do porto aos arrabaldes: a cidade do Recife na primeira metade do XIX*, tem como objetivo principal apresentar ao leitor o recorte espacial que a pesquisa contempla. Em um primeiro momento, é feita a análise do porto do Recife em seus aspectos físicos e comerciais. Os arrecifes de corais formavam uma barreira natural, fazendo com que fosse o lugar ideal para abrigar embarcações. Porém, nos oitocentos, devido ao assoreamento do porto, as embarcações sentiam muitas dificuldades para chegar próximo da costa, e tinham que contar com o trabalho de pequenas embarcações para fazer a baldeação da carga. Além do porto e suas características físicas, este tópico pretende analisar os tipos de embarcação utilizados no comércio de grande cabotagem e na modalidade transatlântica, além do tempo médio de viagem entre os portos fornecedores e o Recife.

Em seguida, analisamos os três bairros principais: Recife, Santo Antônio e Boa Vista, com o objetivo de mapear os principais pontos de venda de farinha de mandioca e charque

nestes espaços. Para isso, foram utilizados os anúncios de venda presentes no jornal e na planta do Recife e seus arrabaldes, de José Mamede Alves Ferreira. Por último, a análise se volta para os sítios que ficavam próximos aos bairros principais, onde anteriormente estavam localizados os engenhos de cana-de-açúcar. Como veremos, eram nestas propriedades que boa parte das verduras, frutas e legumes consumidos pela população tinha origem. O potencial econômico ia além dos gêneros alimentícios: lenha, capim e tijolos e telhas, oriundos das olarias, também gerava dividendos para os proprietários.

Os capítulos subsequentes são dedicados ao comércio interprovincial de gêneros de primeira necessidade, sendo o terceiro dedicado à farinha de mandioca e o quarto, ao comércio do charque. A investigação parte, de início, da sessão de notícias marítimas. Nela, era possível encontrar informações sobre a saída e entrada das embarcações do Porto do Recife, o local de origem, tipo de embarcação, tempo de viagem, tripulação e consignatário. A abordagem utilizada para este corpo documental foi a da história serial.

A história serial foi uma abordagem que desempenhou uma profunda mudança na historiografia do século XX. Quando surgiu, foi vista por diversos historiadores como uma verdadeira revolução nas relações do historiador com as suas fontes. Ao invés do esquema até então vigente, onde as fontes eram tomadas sempre para uma abordagem qualitativa, a história serial, como o próprio nome sugere, buscava fontes com algum nível de homogeneidade, que se abrissem para a possibilidade de serialização. A partir daí, os historiadores buscavam informações em comum, que apontassem para regularidades ou repetições, sem deixar de olhar para as diferenças e suas variações. Foi com a escola dos *Annales*, sobretudo em sua 2ª geração, que este tipo de abordagem se popularizou, geralmente ligada aos estudos de longa duração, representados pelas monumentais obras de Fernand Braudel³¹.

Um fator que merece ser esclarecido é a diferença entre história serial e quantitativa. A história serial, como acabamos de ver, é definida pela natureza da fonte. Já a história quantitativa é definida pelo critério do campo de observação: o que ela pretende observar está diretamente ligada à noção de número, de quantidade, de valores a serem medidos. José D'Assunção Barros, em poucas linhas, delimita as diferenças entre ambas: “a “série” é o que

³¹ Sobre os impactos destas abordagens para o movimento dos Annales, ver: BARROS, José D'Assunção. A história serial e a história quantitativa no movimento dos Annales. In: **História Revista**, Goiânia, v. 17, n. 1, 2012, p. 203-222.

canaliza a atenção do historiador na modalidade da história serial; o “número” ou a medida é o que canaliza a atenção do historiador no caso da história quantitativa”³².

Ao utilizar este tipo de abordagem, deve-se ter cuidado para não produzir uma história meramente descritiva. Em meados do século passado, por exemplo, se fez muita história descritiva utilizando estes métodos, soando como uma grande novidade. As curvas demográficas e econômicas, as flutuações nos preços dos alimentos, as taxas de natalidade, apenas para citar alguns exemplos, foram vistas como aspectos positivos do novo fazer historiográfico. Porém, com a multiplicação dos estudos, começou-se a se perguntar: o que fazer com estes dados compilados? Portanto, é mais que necessário que o historiador utilize essa série para formular problemas. Além disso, é necessário ter em mente que o número e a série são construções feitas pelos historiadores. A partir das fontes disponíveis, e também de suas ausências, construímos a série, apresentamos os números, elegemos quais aspectos ficarão disponíveis ao leitor. José D’Assunção Barros chama atenção, ainda, para os tipos de fetiches que rondam a abordagem quantitativa: 1) a descrição quantitativa isolada de outros aspectos, o número pelo número. 2) a confiança na série quantitativa como fio condutor para examinar uma totalidade de aspectos, alcançar a totalidade a partir de uma série³³.

Atento a estas preocupações e tentando não cair nestas armadilhas, o presente estudo buscou utilizar a série e a abordagem quantitativa como ponto de partida, como um subsídio para lançar as perguntas a serem respondidas. Após a serialização e quantificação, foi possível levantar uma série de questões: quais foram os principais fornecedores de farinha e charque para a praça do Recife no período? Que tipo de embarcação era empregada? Qual o tempo médio de viagem? Quem eram os comerciantes envolvidos na consignação destes produtos? Qual o impacto deste comércio para a manutenção do abastecimento da cidade? São estas algumas das respostas que os capítulos 2 e 3 buscam responder.

O terceiro capítulo, intitulado *Produtores, comerciantes e consignatários: o comércio de farinha de mandioca para o Recife através da navegação de cabotagem* está dividido em quatro partes. A primeira delas tem como objetivo responder a seguinte indagação: como a farinha de mandioca se tornou o principal alimento dos habitantes dos oitocentos? A adoção dela na alimentação diária foi fruto de um longo processo, iniciado pelas populações nativas que aqui habitavam. Após a invasão dos portugueses e os primeiros contatos, logo perceberam

³² BARROS, José D’Assunção. História serial, História Quantitativa e História Demográfica: uma breve reflexão crítica. **Revista de Ciências Humanas**, Florianópolis, vol. 11, n. 1, 2011, pp. 163-172. p. 166.

³³ BARROS, José D’Assunção. A história serial e a história quantitativa... op. cit.

o potencial do alimento, que além de ser nutritivo se mantinha apto para o consumo por meses. Os colonizadores passaram então a utilizar a farinha de mandioca na ração de marinheiros que cruzavam os mares do Império português e, ao longo das décadas e séculos, ela passou a ser amplamente utilizada em várias partes do globo. Na América Portuguesa, foi rapidamente incorporada à alimentação diária. No século XIX, não havia como falar de alimentação sem mencionar este produto.

A segunda parte mergulha na análise sobre o comércio interprovincial de farinha de mandioca, tendo como base a série construída a partir da sessão de notícias marítimas do *Diário de Pernambuco*. A variação anual de embarcações e os principais fornecedores são os destaques. Aqui, é feito um esforço para caracterizar os centros fornecedores, sua produção e as ligações com a praça do Recife. O que todas elas têm em comum é a proximidade ao mar, por onde eram remetidas as cargas.

A terceira, também utiliza a mesma série construída, mas para analisar os principais comerciantes envolvidos nestas transações. O que chama atenção é a participação dos comerciantes de grosso trato³⁴, em sua maioria portugueses, envolvidos com o abastecimento. O comércio de gêneros de primeira necessidade era extremamente lucrativo, o que por si só já justificava a participação destes. Porém, como veremos, alguns deles tinham íntimas ligações com o tráfico de escravizados. O que os registros dão a entender, nas entrelinhas, é que estes gêneros poderiam ser utilizados para armar as embarcações para o tráfico de escravizados.

O último tópico do capítulo tem como objetivo analisar o comércio de farinha na cidade e seus períodos de instabilidade e escassez. A década de 1830 foi marcada por uma série de conflitos – Setembrizada, Novembrada, Abrilada, Guerra dos Cabanos – que influenciaram diretamente no comércio local. Buscamos entender as estratégias utilizadas para manter a população e as tropas abastecidas e o papel que o comércio de cabotagem teve para a manutenção da oferta. Por último, é feita uma análise dos preços da farinha de mandioca no período, com base nos anúncios de venda do produto e da sessão *preços correntes dos gêneros de importação*, publicada aos sábados.

³⁴ Para João Fragoso, o comerciante de grosso trato é aquele que se envolve no comércio de abastecimento e no de exportação e importação, além de aparecer no tráfico de escravizados. Portanto, um traço distintivo deste grupo em relação aos demais comerciantes é o caráter múltiplo de sua atuação, a não especialização em um determinado ramo do comércio. Para mais detalhes da definição por ele dada, ver: FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. 2º ed. revisada. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, especificamente o capítulo 16.

O quarto capítulo, intitulado *Entre rio-grandenses, platinos e cariocas: o comércio de charque para o Recife através da navegação de cabotagem e longo curso*, foca no comércio de charque para o Recife. Ele também está dividido em quatro partes, como o anterior. Na primeira parte, iniciamos com apontamentos em relação ao comércio de carne verde e sua importância para a interiorização da colonização. Em seguida, faremos um breve histórico da produção e comercialização de carnes conservadas. A venda de carne em larga escala através da grande cabotagem fazia parte do cotidiano da população recifense desde os setecentos. Nesse período, se destacavam as charqueadas cearenses, situadas na vila do Aracati, para onde rumavam várias embarcações recifenses em busca do produto. Em fins do século, uma forte seca assolou a região, desmobilizando quase que por completo a produção. Foi neste contexto que os comerciantes do Rio Grande do Sul viram uma oportunidade de conquistar o mercado e passaram a investir nas charqueadas. No século XIX, se tornaram os maiores produtores do Império e foram o principal fornecedor do Recife. Neste tópico também discutiremos aspectos mais gerais em relação ao consumo de proteína animal, os métodos de conservação e as nuances deste comércio.

Em seguida, voltamos novamente a série construída a partir das notícias marítimas, dando ênfase a variação anual de embarcações e os principais fornecedores. Aqui, iremos analisar a concorrência entre platinos – uruguaios e argentinos – e rio-grandenses. Um fator que chama bastante atenção é o alto número de embarcações vindas do Rio de Janeiro. Eles eram um dos principais importadores de carnes conservadas, tanto do Rio Grande do Sul como da região Platina. Neste sentido, os comerciantes da capital do Império redistribuíam as carnes conservadas para outros portos do Brasil, entre eles o do Recife. Outro aspecto que será abordado tem relação com a organização dos *saladeros* platinos e das charqueadas rio-grandenses, os fluxos de importação e o cenário enfrentado por eles na questão interna – permeada por conflitos – e externa: a luta pelos mercados consumidores.

No terceiro tópico, voltaremos novamente aos comerciantes envolvidos nestas transações. Assim como no caso do capítulo anterior, havia a participação de grandes comerciantes da cidade. Após analisar separadamente os comerciantes envolvidos no comércio dos dois produtos, foi possível construir um perfil do comércio de cabotagem e transatlântico envolvendo os gêneros de primeira necessidade. Como veremos, a característica principal de ambos era o alto número de comerciantes envolvidos, os quais tinham apenas um ou dois registros no período. No topo da pirâmide, por sua vez, estavam os comerciantes de grosso trato, responsáveis pela consignação de cinco ou mais embarcações ao longo do recorte.

Também foi analisada a concentração de consignações no topo da pirâmide mercantil: enquanto no comércio de farinha havia uma divisão entre os principais consignatários, no comércio de charque houve a concentração de boa parte deste comércio nas mãos de poucos comerciantes.

Por último, o foco de análise se volta para o comércio deste produto nos bairros principais, destacando os períodos de instabilidade e escassez, principalmente na década de 1830, marcada pela série de conflitos na cidade do Recife. De início abordaremos o cenário do comércio de carne verde da cidade: a dificuldade em manter o alimento em boa capacidade de consumo, o alto preço e a atuação de atravessadores. Em seguida, passamos a analisar o comércio de charque no Recife, dividindo em dois momentos: 1) o abastecimento das tropas durante a Guerra dos Cabanos. 2) os preços do charque rio-grandense e do *tasajo* platino nos mercados da cidade durante a década de 1830. Como veremos, havia uma espécie de guerra diplomática entre rio-grandenses e platinos. Enquanto os platinos tinham como principal mercado Cuba e as ilhas do Caribe, os rio-grandenses dominavam o mercado brasileiro. Sempre que os platinos tentavam expandir suas operações para o mercado brasileiro, os rio-grandenses apelavam para o governo Imperial, com o objetivo de garantir sua vantagem. Como veremos, a taxa alfandegária praticada pelo governo brasileiro foi essencial para manter o charque com um preço competitivo, beneficiando os comerciantes rio-grandenses.

2 DO PORTO AOS ARRABALDES: A CIDADE DO RECIFE NA PRIMEIRA METADE DOS OITOCENTOS

A história do Recife é indissociável dos rios que percorrem e desaguam no litoral da província de Pernambuco. Marcus Carvalho aponta que a cidade mantinha uma íntima relação com as águas, que emolduravam o espaço urbano formado pelos bairros do Recife, Santo Antônio e Boa Vista³⁵. O rio Beberibe e principalmente o Capibaribe serviram como uma espécie de guia para o crescimento da cidade: o transporte do açúcar, alimentos, pessoas e cargas eram feitos a bordo de canoas, jangadas e barças, ligando as zonas interioranas ao porto do Recife.

A planície litorânea onde se assentou a cidade a partir do século XVI, banhada pelo Oceano Atlântico, foi formada pelo encontro do rio com o mar. Neste ponto de encontro, ao longo de milhares de anos, uma enorme área foi aterrada pela ação de fatores diversos como o vento, a vegetação, os rios, o mar e o tempo, formando assim uma região de enseada, cheia de pântanos, camboas e ilhotas³⁶, que num futuro distante se tornaram a base do que viria a ser a capital da província de Pernambuco.

Apesar de todo desenvolvimento comercial representado pela centralização econômica proporcionada pelo porto e pela enorme produção açucareira, até o fim do século XVIII, Recife estava limitada às duas ilhas fluviais localizadas na desembocadura do Rio Capibaribe: o bairro do Recife, com sua longa tradição comercial, e o de Santo Antônio, que se configurava como a área mais populosa da cidade. Já a Boa Vista, que seria ocupada posteriormente, ocupava uma pequena parte da planície continental. É no século XIX, com a abertura dos portos (1808) e a Independência do Brasil (1822), que a região ganha novos ares. Para Marcus Carvalho, o primeiro destes eventos trouxe vida nova aos núcleos urbanos ligados ao comércio atlântico em virtude da maior circulação de embarcações e do consequente crescimento do comércio varejista: o Recife “se encheu de tabernas, mercearias e lojas de todos os tipos, enquanto nas ruas multiplicavam-se os vendedores ambulantes, os negros e negras de ganho e de aluguel”³⁷. Já a Independência foi responsável por formar um eixo do qual emanavam os elos políticos, jurídicos e administrativos com a nova burocracia, além da expansão dos aparelhos urbanos,

³⁵ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade**: rotinas e rupturas do escravismo no Recife 1822-1850. 2ª ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010, p. 21-22.

³⁶ AROUCHA, Davi Costa. **A vara, a vela e o remo**: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2017, p. 30.

³⁷ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade...* op. cit., p. 76-77.

empregando gente na construção civil e no setor de serviços gerais. Um exemplo claro desta nova postura é representado pelo governo do Barão da Boa Vista (1837-1843), com seu ambicioso plano de reformas urbanas³⁸.

Entre fins do século XVIII e meados dos oitocentos, a cidade do Recife se transformara por completo. O bairro do Recife se solidificou de vez como o grande entreposto comercial da região próxima e teve sua vida ditada pelo ritmo comercial. Já os bairros de Santo Antônio e da Boa Vista se expandiram cada vez mais em direção ao interior. Já a região dos arrabaldes, anteriormente marcada pelos grandes engenhos, passou a ser loteada em virtude da desativação de muitos deles. Paulatinamente, foram surgindo pequenos sítios nesta região, que além de ser cobiçados pela elite como espaços de fruição e lazer, também desempenhava um importante papel de centro produtor de alimentos consumidos pela população das áreas próximas, como veremos adiante.

Este crescimento também é visível quando se analisam os censos produzidos na primeira metade do século XIX. No caso de Pernambuco, dois deles interessam a nossa análise: o de 1828, produzido por Figueira de Melo e o de 1856. De início, é importante ressaltar as dificuldades enfrentadas para elaborar séries estatísticas no Império. Para Carvalho, a subestimação da população escravizada e masculina livre, somada à Guerra da Cisplatina e ao difícil cenário do período regencial representavam obstáculos ao censo. Portanto, nunca será possível afirmar quantas pessoas viviam no Recife durante o período aqui analisado, mas é possível ter algumas pistas.

Figueira de Melo chegou à quantia de 25.678 pessoas morando na cidade, divididos em: 3.832 escravizadas (15%), 4.103 escravizados (16%) e 17.743 livres (69%). Olhando bairro a bairro, a situação muda e é perceptível a forma desigual de espalhamento destes indivíduos. No bairro do Recife havia 3.270 livres (55%), 1.043 (18%) escravizadas e 1.597 (27%) escravizados. Carvalho aponta que neste bairro a proporção entre escravizados e população total era a mais alta e, segundo sua explicação, isto se dava em virtude deste abrigar o porto, “perto do qual estavam as casas comerciais de grosso trato, os armazéns de açúcar e algodão, a Associação Comercial e a própria Assembleia provincial”³⁹. Outro fator de destaque é a alta incidência de escravizados, utilizados no trabalho braçal do porto: carga e descarga de balsas,

³⁸ Sobre a administração de Francisco do Rego Barros e o processo de modernização, ver: ALVES, Bruno Adriano Barros. **A repartição de obras públicas da Província de Pernambuco**: estrutura administrativa, projeto de modernização e canteiros de obras (1837-1850). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2021.

³⁹ CARVALHO, Marcus J. M. de. Liberdade... op. cit., p. 52.

jangadas e carros de boi que levavam e traziam as mais variadas mercadorias, além dos demais trabalhos.

O bairro de Santo Antônio, por sua vez, tinha uma maior proporção entre livres e escravizados: 10.403 livres (78%), escravizadas 1.657 (12%), escravizados 1.362 (10%). Se o bairro do Recife tinha sua vida ditada pelo ritmo comercial, Santo Antônio se solidificou como um bairro de comércio miúdo, onde se localizavam a maioria das lojas de secos e molhados da cidade, cerca de 73%. Já a Boa Vista, segundo Carvalho, “era basicamente um bairro residencial. Local de casas grandes, voltadas ou não para o rio, com quintais extensos, e até sítios”⁴⁰. Outro fator que atesta esta vocação do bairro era a ocupação da maioria dos escravizados, que se viam envolvidos no trabalho doméstico: mucamas, lavadeiras e vendedoras de ganho até tratadores de sítios e quintais. A Boa Vista, assim, representava uma espécie de intermédio entre a vida urbana e rural, rompendo cada vez mais os arrabaldes anteriormente tomados pelos engenhos.

Uma breve comparação com o censo de 1856 é necessária para termos noção das mudanças que ocorreram na cidade durante o período aqui analisado. Além dos problemas já conhecidos, este não era tão detalhado como o de 1828. Porém, é perceptível o aumento da população da cidade, que saltou dos 25.678 para 40.997, representando um crescimento de 59,5% em menos de 30 anos. Destes, 32.270 eram livres e 7.0707 escravizados em comparação aos 17.743 livres e 7.395 escravizados em 1828. Enquanto a população cativa se manteve mais ou menos constante, a população não escravizada deu um salto de mais de 85%⁴¹. O recorte que a dissertação contempla está inserido dentro deste cenário de constantes mudanças.

O presente capítulo tem como objetivo principal analisar a cidade do Recife e seus arrabaldes. Muito já foi escrito no âmbito da historiografia pernambucana sobre este espaço, tanto em relação a suas características físicas quanto os meios de transporte e até mesmo da atuação de vendedores ambulantes circulando pelos três bairros. Boa parte desta bibliografia será contemplada e auxiliará na análise. Busco, neste capítulo, tratar de um tema que ainda merece atenção: a integração dos bairros principais e seus arrabaldes com a produção, circulação e consumo de alimentos.

Dividido em três partes, o capítulo analisará três locais distintos na seguinte ordem: o porto do Recife, os três bairros principais e os arrabaldes. No primeiro deles serão descritas as características naturais do porto e seu funcionamento na primeira metade dos oitocentos, a

⁴⁰ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade...* op. cit., p. 66.

⁴¹ *Ibidem*, p. 72-74.

importância da navegação de cabotagem e longo curso para o abastecimento de farinha e charque na cidade do Recife e os tipos de embarcação envolvidos neste comércio. O segundo tópico representará uma tentativa de construir uma cartografia destes três bairros, tentando localizar os armazéns e lojas que estocavam e vendiam os chamados gêneros de primeira necessidade. Para isso, serão utilizados os anúncios de venda do jornal *Diário de Pernambuco* e a planta da Cidade do Recife e seus Arrabaldes, elaborada por José Mamede Alves Ferreira em 1855. Por último, o foco de análise serão os subúrbios da cidade, que foram se urbanizando ao longo do século XIX. Na primeira metade dos oitocentos, haviam diversos sítios que tiveram um papel importante no abastecimento da cidade: boa parte das frutas, legumes e verduras, além do leite fresco consumido na cidade, eram produzidos nestes sítios. Neste tópico também utilizaremos a sessão de vendas do referido jornal, que apontava as principais características destas unidades produtivas.

2.1 O porto do Recife e a navegação de cabotagem

Desde o período colonial o Recife estabeleceu seu papel de entreposto comercial. Para Evaldo Cabral de Mello, esta dominação, iniciada em fins do século XVI e consolidada nos subsequentes, foi de vital importância para a economia local. Os limites desta influência do que ele chama de “Nordeste recifense” iam do Ceará ao baixo São Francisco e eram postos em desequilíbrio pelos entrepostos vizinhos do Maranhão e Bahia, gerando áreas de conflito e ao mesmo tempo interpenetração. No norte do Ceará, por exemplo, o Recife concorria com o porto de São Luís. Já no sul, ao mesmo tempo que conseguia alcançar Sergipe, que tinha íntimas ligações com a praça de Salvador, a praça recifense tinha que lidar com a concorrência baiana em Alagoas e no sertão pernambucano⁴².

Na mata açucareira o Recife se beneficiou da enorme capacidade de seu porto para escoar a produção de açúcar das áreas próximas e também para mercadejar os mais variados produtos. Para Mello, os centros locais operavam como agentes comerciais do Recife. Eram portos de mar, como Fortaleza ou Maceió, cidades de fundo de estuário, como Aracaú ou Rio Formoso, ou centros localizados à beira de rios navegáveis por embarcações de porte médio e pequeno: “o Aracati, no Ceará, Mossoró e Macau, no Rio Grande, Mamanguape e a própria cidade da Paraíba, Goiana ou Sirinhaém, em Pernambuco, Porto Calvo, São Miguel e Penedo,

⁴² MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal**: história e historiografia. São Paulo: editora 34, 2002, p. 180.

em Alagoas”⁴³. Muito antes dos oitocentos, o Recife e sua zona de influência se utilizavam dos transportes marítimos para estabelecer ligações entre si e também com o comércio exterior. Este cenário só viria a mudar na segunda metade do século XIX, quando os caminhos de ferro e as estradas de rodagem trouxeram novas oportunidades de transporte. Além disso, várias dessas localidades tentaram provincializar suas economias, estabelecendo ligações diretas para o comércio marítimo, evitando assim a intermediação do Recife⁴⁴.

Além da desenvoltura comercial, o Recife contava com uma ajuda da natureza para se estabelecer como entreposto. A cadeia de arrecifes que se estende do Cabo de São Roque até o litoral sul da Bahia tem em Pernambuco uma interrupção parcial, constituindo assim um ancoradouro natural. Os arrecifes funcionavam como uma espécie de quebra-mar, deixando uma extensa área livre das ações mais violentas das marés, se colocando como o lugar ideal para o estabelecimento de um porto. Além disso, Alessandro Gomes aponta que o Recife possuía uma posição geográfica invejável para a navegação, encontrando-se no meio dos caminhos dos roteiros da América do Norte, das Antilhas e do Rio da Prata, e também no comércio de cabotagem, entre o norte e o sul do Império. Além disso, também aportavam no Recife embarcações que navegavam pelas rotas Pacífico e Índico, atraídos pelas monções e correntes marítimas favoráveis, para se refrescar. Este cenário só viria a mudar após a abertura do Canal de Suez em 1869 e o do Panamá, já no século XX⁴⁵.

No período colonial o porto, com suas características naturais, atendia a todas as necessidades. Entretanto, nos oitocentos, com o avanço da tecnologia naval e o aumento progressivo das embarcações, o porto do Recife passou a depender de práticos para manobrar as embarcações de grande porte e também das pequenas embarcações para baldeação das cargas. Segundo Alessandro Gomes, as dificuldades começaram logo na entrada. As barras de acesso ao porto eram as interrupções naturais na cadeia de arrecifes. Os navios de maior lote ingressaram pela Barra Grande, que ficava ladeada por escolhos submersos e não era totalmente desobstruída. A dimensão mais setentrional era conhecida como Barra Velha. Já a Barra do

⁴³ Ibidem, p. 181.

⁴⁴ Este debate é aprofundado pelo autor em sua obra intitulada *O norte agrário e o Império*, especificamente no capítulo *As províncias do norte e os melhoramentos materiais*. Utilizando-se dos anais parlamentares, Mello analisa o embate em torno da construção das estradas de ferro: de um lado, os interessados em manter um trajeto que beneficiasse seu papel de entreposto comercial. De outro, os que viam os novos meios de locomoção como uma oportunidade de romper com esta dependência. Cf.: MELLO, Evaldo Cabral de. *As províncias do norte e os melhoramentos materiais*. In: **O norte agrário e o Império (1871-1889)**. 2ª ed. rev. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999. p. 191-244.

⁴⁵ GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. **Das docas de comércio ao cais contínuo**: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2016. p. 27.

Picão, por onde adentravam as embarcações costeiras e de cabotagem, separava-se da anterior pelos mesmos arrecifes e por alguns obstáculos submarinos. Pouco acima havia o farol da barra e o Forte do Picão, onde os arrecifes se elevavam acima do nível do mar e constituíam-se como pontos de referência. Havia ainda outra passagem no extremo sul do porto, chamada de Barreta das Jangadas ou estreito do francês, que como o nome sugere, era apenas para embarcações de pequeno porte⁴⁶. A pilotagem da barra era bastante arriscada, constituindo-se de uma série de operações arriscadas com o intuito de contornar estes obstáculos. Não era incomum a notícia de acidentes e até mesmo sinistros causados por estes percalços, além da própria maré e violência do mar. Já as embarcações de grande porte que não conseguiam adentrar ancoravam em alto mar, no lugar conhecido como Laminhas. De lá esperavam o contato das alvarengas para a baldeação de cargas e pessoas.

Após a transposição da barra, chegava-se ao ancoradouro do Poço, que tinha um formato semicircular e se estendia desde as proximidades de Olinda até o bairro do Recife, passando por toda a extensão do istmo que liga as duas cidades. Havia uma certa facilidade em ancorar as embarcações por seu fundo de areia. Porém, a baixa nos arrecifes que possibilitavam a passagem das embarcações era a mesma que as deixavam desprotegidas dos embates das ondas. A força do mar podia ser tanta que, em alguns períodos do ano, se tornava impossível ancorar no local. Ele também contava com pouco espaço para ancoragem e evolução dos navios em virtude do assoreamento que chegou a ameaçar o estrangulamento do porto⁴⁷.

Seguindo em direção ao bairro do Recife, as embarcações atingiam o ancoradouro chamado de Mosqueiro ou Boqueirão. Ele percorria toda a face do bairro do Recife que estava de frente ao mar até a ponte Sete de Setembro, que não permitia a passagem de embarcações de grande porte em virtude do seu estilo de construção. Era neste local que as águas dos rios se reuniam e voltavam ao mar através do Mosqueiro e do Poço. Apesar de ser extremamente importante, ele não era considerado um bom ancoradouro. Devido aos problemas em sua entrada e também o assoreamento, apenas embarcações de pequena e média lotação conseguiam entrar e raramente conseguiam atracar diretamente. No lado do cais não havia profundidade suficiente sequer para a pequena cabotagem, que tinha que recorrer às pranchas para fazer o transporte de cargas até os trapiches. Já as maiores tinham que recorrer a baldeação de mercadorias para as alvarengas, elemento essencial para o bom funcionamento do porto. Após as pontes que ligavam os bairros, apenas as embarcações da pequena cabotagem circulavam:

⁴⁶ GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. op. cit., p. 31.

⁴⁷ Ibidem, p. 36-37.

Figura 1 – Caracterização do porto do Recife e seus acessos



Fonte: elaborado pelo autor a partir da Planta da cidade do Recife e seus Arrabaldes, José Mamede Alves Ferreira (1855).

“o cais do Apolo chamava-se “porto interior”, “porto flúvio-marítimo” ou “porto das alvarengas”. E o canal próximo à ponte da Boa Vista tinha o nome de “porto das canoas””⁴⁸.

Apesar de toda a dificuldade do porto, a navegação de grande cabotagem desempenhou um papel fundamental no período, sendo responsável pela recepção de altas quantidades de farinha de mandioca e charque no período aqui analisado. Entre os anos de 1825-1840, foram contabilizadas 586 embarcações que tinham como carga principal gêneros de primeira necessidade, sendo 243 carregadas com farinha e 343 com charque. Para se ter uma dimensão deste comércio basta perceber que, mesmo com as lacunas em alguns anos⁴⁹, a média anual passava das 36 embarcações. Considero que dois elementos foram essenciais para que o comércio de alimentos pela via da grande cabotagem obtivesse sucesso: 1) a péssima qualidade das estradas de rodagem – que recebiam reclamações de norte a sul do império – impossibilitando a ligação eficiente entre o interior da província e o Recife; 2) o domínio da cabotagem para o transporte das mais variadas mercadorias, entre elas os alimentos, antes mesmo do século XIX. A via marítima possibilitou a conexão entre centros produtores distantes aliando velocidade e capacidade de transportar cargas consideráveis em uma única viagem.

No caso da província de Pernambuco as estradas na primeira metade dos oitocentos eram precárias. Em alguns pontos mais distantes da capital, se resumiam a pequenas trilhas feitas em meio a vegetação nativa. Quando se tinha a disposição um caminho mais largo, a rota poderia ser percorrida sem maiores problemas, dependendo da estação do ano. José Eduardo da Silva, analisando a vila de Garanhuns, situada no interior da província, aponta que a região era cortada por três estradas que interligavam a economia do município a outras partes da província e até mesmo a Alagoas. Estas tinham um importante papel no transporte de gado, escravizados, víveres e demais produtos. Entretanto, como ressalta o autor, no inverno era necessário lidar com as estradas lamacentas e os atolamentos dos carros de boi⁵⁰. Além disso, o custo deste transporte não era barato, afetando os produtores da região, extremamente dependentes da tração animal.

A mesma opinião é compartilhada por Manuel Correia de Andrade. Analisando a cultura algodoeira no interior de Pernambuco, ele afirma que um dos aspectos que dificultavam o lucro

⁴⁸ Ibidem, p. 39.

⁴⁹ As edições do jornal *Diário de Pernambuco*, disponíveis na hemeroteca digital, apresentam dados incompletos para os anos de 1825, 1826, e 1828.

⁵⁰ SILVA, José Eduardo da. **Além do Litoral: escravidão no Agreste meridional de Pernambuco (Garanhuns, 1800-1850)**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2020, p. 57.

era o sofrível transporte feito “através de péssimas estradas, em dorso de animais”⁵¹. O caminho penoso das estradas também era percorrido pelo açúcar. Peter Eisenberg afirma que à medida que o número de engenhos aumentou na zona açucareira e em outras áreas sem acesso a cursos de água, o transporte terrestre passou a desempenhar um papel importante. No início dos oitocentos, “o principal meio de transporte terrestre era o carro de boi, de madeira, com duas caixas, pesando de meia a três quartos de tonelada e puxado por seis ou doze bois”. Já em meados dos oitocentos, “caravanas de cavalos e mulas, cada animal carregado com sacos de 60 a 80 quilogramas acomodados nos flancos, substituíram os pesados carros de boi”⁵². O autor chega a mencionar que os preços eram cerca de 8% mais elevados do que o açúcar transportado em barcaças.

No final da década de 1870, as estradas públicas alcançaram um total de 384 quilômetros através da zona açucareira, com estradas particulares suplementando o sistema. Entretanto, a qualidade das rodovias continuava a causar problemas e a encarecer o frete. Na rodagem entre Escada e Vitória, uma das mais frequentadas em toda a província, a situação era deplorável. Os almocreves, no inverno, tinham enormes dificuldades para controlar os animais em meio a caminhos íngremes cortados por sulcos e atoleiros⁵³. Se neste período, localizado após o esforço da província em melhorar as estradas, a situação era esta, é de se imaginar as dificuldades enfrentadas nas décadas anteriores.

A preocupação com vias de circulação aparecia constantemente nos relatórios provinciais. Até mesmo as estradas do Recife e seus arrabaldes não apresentavam boas condições. Em 1838, Francisco do Rego Barros reclamava da falta de pessoas capacitadas para levantar plantas, formar orçamentos e se encarregar da direção e inspeção de estradas, pontes, calçadas e edifícios públicos, “sendo tantas as obras que se devem fazer e tão limitado o número de engenheiros que nela existem”. Ele afirmava que as “quatro estradas principais, a do norte, a do sul, e as duas do centro” necessitavam de “grandes reparos, a fim de se tornarem comodamente transitáveis”. Para isto, era urgente que o governo autorizasse o engajamento, dentro ou fora do Império, de engenheiros “hábeis e ativos”⁵⁴, para dar andamento nas reformas.

⁵¹ ANDRADE, MANUEL CORREIA de. **A terra e o homem no Nordeste**: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste. 8ª ed. São Paulo: Cortez, 2011, p. 160-161.

⁵² EISENBERG, Peter. L. **Modernização sem mudança**: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1977, p. 77.

⁵³ Ibidem, p. 71.

⁵⁴ CRL, Fala que, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco no 1º de março de 1838, recitou o Exm. Snr. Francisco do Rego Barros, presidente da mesma província, fl. 49. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/180>. Acesso em: 22/09/2021.

Além das estradas, as pontes, vitais para uma cidade cortada por rios, também necessitavam de reparos. No relatório do ano subsequente, Rego Barros listava uma série de obras concluídas: ponte grande dos Carvalhos; a ponte da Magdalena, ponte de Motocolombó, ponte do Varadouro de Olinda, ponte do Recife e as entradas da ponte dos Afogados. Já as reformas das estradas estavam em andamento. A sul já estava com três lanços arrematados e o quarto, que foi orçado em 8:254\$525, compreendendo 1441 braças de extensão estava prestes a ser posto em hasta pública. O objetivo principal seria consertar os lugares mais perigosos. O próprio Rego Barros designou o Tenente Joaquim Ignácio de Carvalho Mendonça para percorrer a estrada até Sirinhaém, apontando os locais que necessitavam de reparos. O mesmo itinerário foi utilizado na estrada de Olinda a Goiana, que ficou a cargo do capitão de Artilharia João Baptista do Amaral e Mello. Também foram arrematadas a estrada em direção a Pau d'Alho e a de Santo Antônio. A primeira delas pela quantia de 39:246\$435 reis, com prazo de conclusão em março de 1840. Já a segunda foi arrematada pela quantia de 39:246\$435 reis, com o mesmo prazo de conclusão da anterior⁵⁵.

Mesmo com todo o esforço empreendido neste período para o melhoramento das estradas de rodagem, elas ainda estavam muito aquém das necessidades. Ainda era necessário um esforço enorme, principalmente nos meses de inverno, para atravessar os longos caminhos que levavam a cidade do Recife. Em contrapartida, os caminhos fluviais e marítimos conseguiam ter mais eficiência: tanto na capacidade de carga como no tempo de viagem entre distantes áreas. Como apontou Eisenberg, os carros de boi apresentavam um limite de carga, tinham dificuldades em transpor alguns caminhos, principalmente no inverno, e estavam sujeitos aos mais variados tipos de avaria: tanto nas carroças como um eventual problema com a tração animal.

Já na navegação de grande cabotagem, o cenário era diferente. Era comum ver embarcações com capacidade superior a 100 toneladas entrarem no porto do Recife trazendo farinha de mandioca em seus porões. É o caso do brigue *4 de Maio*, que tinha capacidade de carga estimada em 117 toneladas e trouxe farinha de mandioca da província de Santa Catarina⁵⁶. Outro caso que pode ser mencionado é o do brigue *Bom Jesus*, com capacidade de carga de 212 toneladas⁵⁷. Vinha do Rio de Janeiro carregada com carne seca e farinha. A sessão de notícias

⁵⁵ CRL, Relatório que a Assembleia Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinária de 1839 o exm. Presidente da mesma Província, Francisco de Rego Barros. Pernambuco, Typ. de Santos & C.a, 1839, fl. 29-31. Disponível em: <http://ddsnex.crl.edu/titles/180>. Acesso em: 22/09/2021.

⁵⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0036, 14/02/1837.

⁵⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0036, 14/02/1837.

marítimas do *Diário de Pernambuco* não deixa claro se os números eram relativos à capacidade de carga da embarcação ou ao peso do produto que carregava. Entretanto, em pelo menos um caso foi possível ter a noção exata, já que reportaram a entrada de uma sumaca vinda de S. Matheus (ES), com 1600 alqueires de farinha de mandioca⁵⁸, que seria o equivalente a 37,6 toneladas⁵⁹. Já no caso do comércio de charque, era mais comum que a quantidade deste produto fosse mencionada, como é o caso do brigue espanhol *Oriental Sempar*, vindo do Rio de Janeiro com 3.000 arrobas de carne⁶⁰, o que equivaleria a cerca de 45 toneladas⁶¹. Já o brigue brasileiro *Conceição Mercúrio*, vindo do Rio Grande do Sul em 1832, trazia 2.250 arrobas de charque⁶², o equivalente a pouco mais de 108 toneladas.

Esta combinação de alta capacidade de carga aliada a eficiência do transporte marítimo a vela contribuía diretamente para que a cidade do Recife fosse abastecida com eficiência. Levando em consideração as estimativas acima, seriam necessários pelo menos 37 carros de boi para deslocar a mesma quantidade de farinha do interior à capital, mobilizando uma enorme tropa de almocreves e de tração animal, que nem sempre poderia estar disponível.

A navegação de grande cabotagem já era amplamente utilizada no período colonial para o transporte de inúmeros produtos destinados ao consumo interno, dentre eles os alimentos básicos (farinha de mandioca e charque). No século XVIII, por exemplo, várias embarcações partiam do Recife em direção a vila de Aracati para abastecer seus porões com o charque que era produzido na região. Já a farinha de mandioca era comprada nas regiões próximas, como Bahia, que socorria a praça do Recife em períodos de instabilidade e escassez. Estes temas serão retomados nos capítulos subsequentes.

Para Luiz Geraldo Silva, a navegação de grande cabotagem em Pernambuco mantinha ligações com dois âmbitos regionais distintos: o primeiro incluía as relações comerciais na área de influência anteriormente citada: Comarca das Alagoas – posteriormente emancipada em 1817 –, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Já o segundo ligava a região a locais distantes como Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Por volta de 1746, os portos da área de influência enviavam ao Recife “carne-seca, couro cru, couro curtido em sola, âmbar, pau

⁵⁸ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0258, 05/01/1831.

⁵⁹ Cálculo feito levando em consideração o peso do alqueire a 23,5 kg.

⁶⁰ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0297, 27/01/1832.

⁶¹ Cálculo feito levando em consideração o peso da arroba a 15 kg.

⁶² HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0328, 06/03/1832.

violeta, sebo e redes de algodão” e levavam na volta “panos de algodão, aguardente, obras de ferro, tabaco, farinha, feijão, melaço, açúcar, arroz e fazendas da Europa”⁶³.

Consultando o registro de embarcações em 1746, Luiz Geraldo aponta que 57 embarcações envolvidas no comércio de cabotagem tinham como proprietários comerciantes residentes no Recife, 39 pertenciam a proprietários individuais e 18 eram compartilhadas por mais de um comerciante. O autor aponta que estes tinham um certo prestígio na sociedade colonial, gozando de considerável poder político. A capacidade das embarcações era medida em caixas de açúcar. Partindo da amostragem das 55 embarcações que indicavam sua capacidade de carga, o autor chega à média de 68,9 caixas por barco. A maior delas podia levar 145 caixas, enquanto a menor apenas 15. Enquanto as maiores se envolviam na grande cabotagem, as de menor porte faziam o transporte nos rios que cortavam o Recife.

O cenário acima descrito difere bastante do que seria a tônica no período aqui analisado. O ponto central nessa mudança foi a abertura dos portos, em 1808, que além de dinamizar a economia imperial proporcionou um avanço demográfico nas grandes cidades litorâneas, necessitando assim um novo arranjo comercial. Poucos anos após o fim do monopólio, D. João VI introduz o despacho por estiva, primeiramente utilizado no porto do Rio de Janeiro em 1810 e expandido para Pernambuco e Maranhão no ano seguinte. Antes deste decreto, toda e qualquer mercadoria tinha que passar pelas alfândegas, o que causava atrasos em virtude da burocracia envolvida no processo, além das ameaças de contrabando e dano às cargas. A adoção foi feita para “assim por facilitar a pronta expedição do comércio nacional e estrangeiro, como para ser melhor e mais segura a arrecadação dos reais direitos”⁶⁴. A partir de então, passaram a existir duas formas diferentes de remessa de mercadoria: as de selo e de estiva. A primeira delas era obrigada a ser descarregada na Mesa de Abertura da Alfândega, onde eram conferidas e pesadas para cobrança devida dos direitos. Já os de estiva, eram examinados, avaliados e descarregados nos trapiches, armazéns e praias, ou até mesmo vendida a bordo dos navios⁶⁵.

Consultando os registros marítimos do porto do Recife, disponíveis no *Diário de Pernambuco*, é possível analisar os tipos de embarcações que eram utilizadas no comércio de alimentos via cabotagem e longo curso. O tipo de embarcação utilizado poderia variar de acordo com o local de onde o carregamento vinha, em virtude da rica cultura material das embarcações

⁶³ SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar** (sécs. XVII ao XIX). Campinas: Editora Papirus, 2001, p. 176-177.

⁶⁴ BRASIL, Coleção das Leis do Brasil de 1811, Cartas de Leis, Alvarás, Decretos e Cartas Régias. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Decreto de 30 de janeiro de 1811, que cria Mesas de Estiva nas Alfândegas da Bahia, Pernambuco e Maranhão. p. 8.

⁶⁵ AROUCHA, Davi Costa. op. cit., p. 67.

costeiras. Os cenários diversos impostos pelas cidades litorâneas do Império exigiam embarcações com características distintas. Também é necessário ressaltar a rota: para distâncias mais longas era necessário embarcações adequadas. As tabelas abaixo demonstram os tipos de embarcação utilizadas por local de origem da carga, uma delas relacionada às embarcações carregadas com farinha e a outra o charque. Foram listados apenas os locais com sete ocorrências ou mais.

Tabela 1 – Tipo de embarcação utilizado no transporte de farinha de mandioca por local de origem

	S U M A C A A	B R I G U E H O	P A T A C H O	L A N C H A	E S C U N A	H I A T E E E S C U N A	B R I G U E E S C U N A	P A Q U E T E M	B R R G C O P I R A	B A R C O I R A	G A R O U P I R A	C A N O A A	G A L I O T A	P L A C A	T O T A L
RIO DE JANEIRO (RJ)	05	25	10	-	04	-	02	01	04	02	-	-	-	-	53
S. MATHEUS (ES)	28	01	02	07	01	02	01	-	-	-	01	-	-	-	43
SANTA CATARINA (SC)	09	17	06	-	-	-	02	01	-	-	-	-	-	-	35
CARAVELAS (BA)	19	-	-	02	05	01	-	-	-	-	-	-	01	-	28
SALVADOR (BA)	07	02	02	01	02	-	-	01	-	01	-	-	-	-	16
ALCOBAÇA (BA)	05	-	-	06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11
PARAÍBA (PB)	02	02	-	-	01	04	-	-	-	-	-	-	-	-	09
SÃO FRANCISCO DO SUL (SC)	04	01	01	-	-	-	01	-	-	-	-	-	-	-	07
OUTROS*	17	05	01	02	04	04	01	02	-	-	02	02	-	01	41
TOTAL	96	53	22	18	17	11	07	05	04	03	03	02	01	01	243

Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

* Rio Real, Goiana, Santos, Barra Grande, Espírito Santo, Porto de Pedras, Rio Grande do Norte, Rio Formoso, Aracati, Assú, Camamú, Ilha de Fernando de Noronha, Aracaú, Maranhão, Vila Viçosa, Porto Alegre, Vitória, Sergipe, locais não identificados.

Na primeira delas, a embarcação que predominou foi a Sumaca, correspondendo a 39,5% das entradas no período. Segundo Evaldo Cabral de Mello, ela é uma embarcação de origem neerlandesa chamada *smack* e posteriormente aportuguesada de “esmaca” e depois “sumaca”. Foi responsável pelo tráfego costeiro nos limites do Recife até se estender pelo litoral brasileiro, sobretudo na zona de influência da praça recifense: desde o Maranhão até a Bahia. Sua armação era composta 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”⁶⁶. Uma de suas principais vantagens era o fundo chato, apropriado aos portos de pequena profundidade. De fato, foi na região que o Recife mantinha ligações centenárias que a sumaca predominou entre 1825-1840. São Matheus (ES), Caravelas (BA), Alcobaça (BA), Salvador (BA) e São Francisco do Sul (SC) foram portos de partida de 84,5% das sumacas entradas no porto recifense.

A versatilidade desta embarcação fez com que ela se espalhasse por toda a América, como é possível ver nos registros relacionados ao Rio de Janeiro e Santa Catarina, com cinco e nove menções, respectivamente. Como veremos adiante, a sumaca também aparecia nos registros do comércio de charque, sobretudo entre os rio-grandenses. Jonas Moreira Vargas, analisando os inventários post-mortem de 28 charqueadores que tiveram seus bens avaliados antes de 1850, aponta que pelo menos sete deles tinham embarcações de longo curso, dentre elas a sumaca⁶⁷. Já Gabriel Berute, investigando cento e vinte e quatro embarcações transacionadas nas escrituras de compra e venda registradas em Porto Alegre, afirma que as sumacas foram as que responderam pela maior parcela do montante investido na compra de embarcações: 23,2%, seguido pelos iates, bergantins, patachos e briges⁶⁸. Não restam dúvidas de que esta embarcação foi amplamente utilizada em toda a costa brasileira. José Godoy, em sua obra *Naus no Brasil Colônia*, afirma que elas também eram utilizadas na região do Rio da Prata⁶⁹.

Em seguida aparece o brigue, com 53 ocorrências ou 21,8% do total. Destas, 43 tiveram como porto de origem o Rio de Janeiro e Santa Catarina. Esta embarcação possuía dois mastros com velas redondas e cestos de gávea⁷⁰. A terceira embarcação mais utilizada foi o patacho, com 22 entradas registradas, 10 delas vindas do Rio de Janeiro. Era um navio de dois mastros: o da proa armado a redonda, e o da ré a latina⁷¹. Já o dicionário português a denominava embarcação ligeira, originária do inglês *packet-boat*⁷².

⁶⁶ MELLO, Evaldo Cabral de. *Um Imenso Portugal...* op. cit., p. 192.

⁶⁷ VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do atlântico...* op. cit., p. 126.

⁶⁸ BERUTE, Gabriel Santos. **Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro**: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850). Tese (Doutorado em História) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2011. p. 192.

⁶⁹ BERUTE, Gabriel Santos. op. cit. apud GODOY, José Eduardo Pimentel de. **Naus no Brasil Colônia**. Brasília: Senado Federal, 2007, p. 672.

⁷⁰ ANGRA, Barão de. **Diccionario marítimo brasileiro**: organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial. Rio de Janeiro: Typographia e Lithografia do Imperial Instituto Artistico, 1877, p. 39.

⁷¹ Ibidem, p. 151.

⁷² D'AMORIM, João Pedro. **Diccionario de Marinha que os officiais da armada nacional portuguesa O. D. e C.** Lisboa: Imprensa Nacional, 1841, p. 230.

Em seguida aparece a Lancha, com 18 ocorrências. Em um dicionário marítimo da década de 1870, era descrita como “a maior das embarcações miúdas empregadas no serviço de qualquer navio, e que dentro dele seguem viagem; serve para espiar âncoras, conduzir carga e aguada, tendo para este fim adequada construção”⁷³. Ao que parece, também poderia ser utilizada na grande cabotagem, talvez após ser modificada. Se destacam São Matheus, com 7 embarcações e Alcobaça, com 6. A lancha foi seguida de perto pela escuna, com 17 registros. Derivada do inglês *schooner*, era uma embarcação “cujas velas principais são latinas, tendo somente vergas no mastro da proa”. Havia também a versão “com vergas no mastro grande a que se dá o nome de escunas de duas gáveas”⁷⁴. Destaca-se a praça do Rio de Janeiro, com quatro ocorrências, e Caravelas, com cinco.

Tabela 2 – Tipo de embarcação utilizado no transporte de charque por local de origem

	B R I G U E	P A R A T A B U L A R A	S A L A M A D A G A S C A R	E S P Í R I T O S A N T O	B R I G U E	P A R A T A B U L A R A	P A R A T A B U L A R A	B R I G U E	G O I A N A	H O I A N A	L A N C H A	C A B O T A G E M	B R I G U E	C A R A V E L A S	T O T A L
RIO GRANDE DO SUL (RS)	59	31	23	07	09	01	02	01	---	--	--	--	--	--	133
RIO DE JANEIRO (RJ)	37	32	17	09	07	01	02	01	01	--	--	01	01	--	109
MONTEVIDEU (URU)	21	09	05	02	03	06			02	--	--	--	--	--	48
BAHIA (BA)	11	04	02	02	01	01	--	01	--	--	01	--	--	--	23
BUENOS AIRES (ARG)	05	--	--	01	--	02	--	--	--	--	--	--	--	--	08
OUTROS*	05	04	03	01	--	01	--	--	--	03	02	--	--	01	20
TOTAL	138	80	50	22	20	12	04	03	03	03	03	01	01	01	341

Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

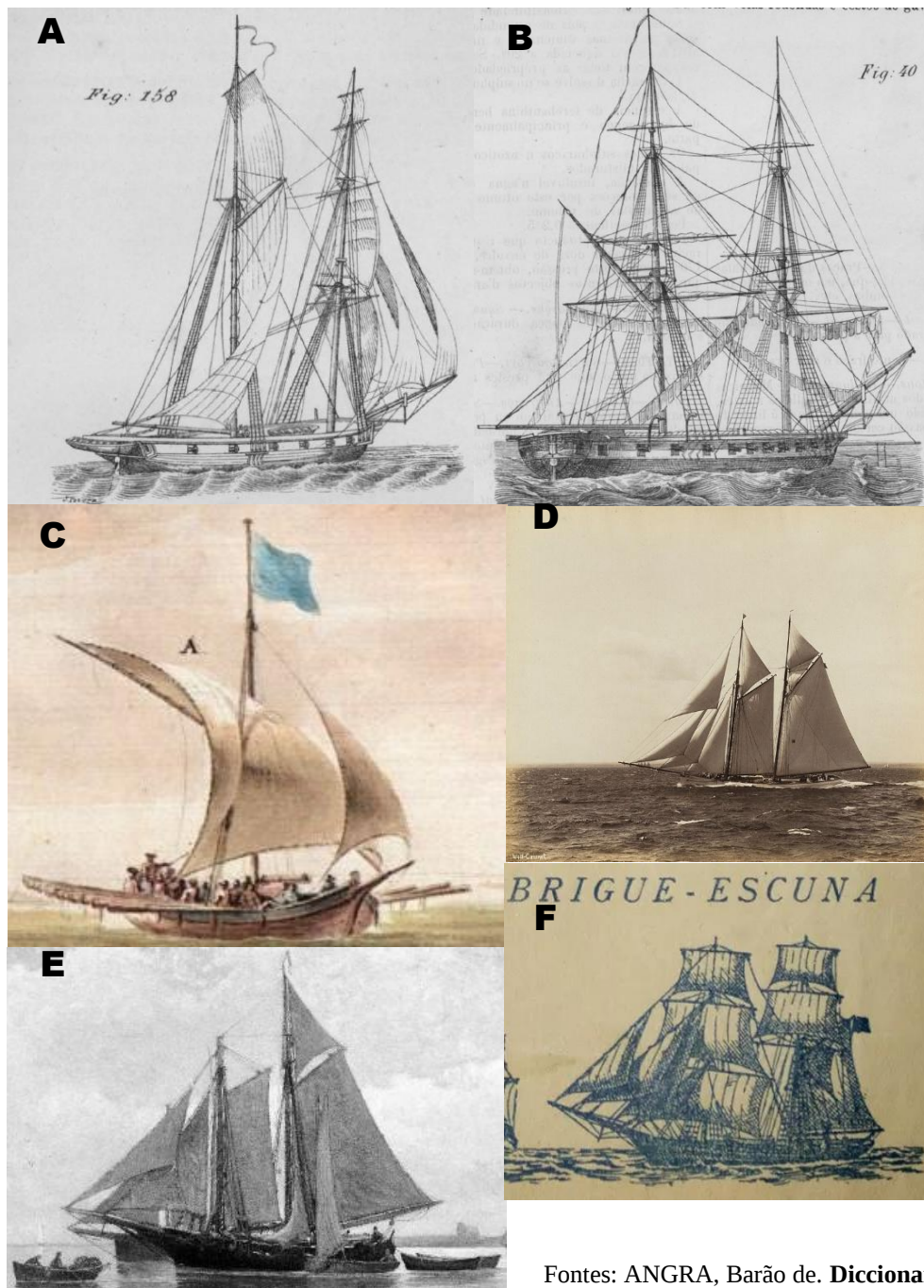
* Nova Holanda, Maceió, Ilha de Madagascar, Espírito Santo, Porto de Pedras, Rio Formoso, Goiana, Santos, Aracati, Aracu, Lisboa, Assú, locais não identificados.

Nas cargas de charque, a embarcação mais utilizada foi o brigue, com 138 ocorrências, pouco mais de 40% do total. Destes, 59 tiveram como local de origem o Rio Grande do Sul, principal produtor de charque nos oitocentos, 37 vieram da capital do Império, 21 de Montevideu – outro importante centro produtor de carne conservada em sal –, 11 da Bahia e 05

⁷³ ANGRA, Barão de. op. cit. p. 113.

⁷⁴ Ibidem, p. 77.

Figura 2 – Representação das embarcações utilizadas na navegação de cabotagem e longo curso



Fontes: ANGRA, Barão de. **Diccionario marítimo brasileiro**: organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial. Rio de Janeiro: Typographia e Lithografia do Imperial Instituto Artistico, 1877; Calm in Gloucester Harbor, by Carlton Theodore Chapman, c. 1890, shows American fishing smacks (Brooklyn Museum); Une chaloupe de l'ancienne marine, au xviiiè siècle. (Tableau de N. Ozanne); John D. Wing's schooner Coronet racing in New York on August 7th, 1893; <https://piratasecorsarios.wixsite.com/piratas-e-corsarios?lightbox=image1wd6>

A: patacho; B: brigue; C: lança; D: escuna; E: sumaca; F: brigue-escuna

de Buenos Aires. Em seguida aparece o patacho, com 80 ocorrências (23,32%). Mais de três quartos tiveram como local de partida Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. A sumaca também

teve um papel importante, com 50 registros no período. Sendo 23 do Rio Grande do Sul e 17 do Rio de Janeiro. Estes aspectos demonstram sua versatilidade, já que foi utilizada tanto na cabotagem com as províncias mais próximas como nas mais distantes. Em relação às análises anteriores, aparece aqui um novo tipo de embarcação: o brigue-escuna. Como o próprio nome sugere, era um mix entre o brigue e a escuna: “navio com dois mastros, sendo o de vante igual ao do brigue e o de ré igual ao de vante de uma escuna”⁷⁵. Foram 09 registros vindos do Rio Grande do Sul e 07 do Rio de Janeiro.

Um dado que chama bastante atenção é o número de embarcações registradas do Rio de Janeiro e Bahia, 109 e 23, respectivamente. A ligação com estas duas praças foi importante para abastecer os mercados do Recife e, à primeira vista, o leitor pode se indagar se havia uma produção de charque nestes locais. Como veremos no 4º e último capítulo desta dissertação, Rio de Janeiro e Bahia reexportavam parte do charque que recebiam em seus portos. Portanto, mesmo tendo como local de origem estes dois espaços, o gênero que chegava ao Recife havia sido produzido por rio-grandenses ou platinos, os dois grandes produtores de carnes conservadas da América do Sul.

Infelizmente, a sessão de notícias marítimas não deixava expressa a tonelagem da embarcação, tornando inviável analisar a capacidade média de carga. O que pode ser analisado com segurança é o tempo médio das viagens. Porém, é importante fazer uma ressalva. No comércio de cabotagem e de longo curso – especificamente entre a bacia do Prata e os mercados brasileiros – era comum que as embarcações fizessem escalas para negociar com outros gêneros e manufaturas e até mesmo reabastecer as embarcações com alimentos. Esta variável não é possível de ser medida, pois as notícias marítimas não fazem menção direta às escalas feitas pelas embarcações. O que apresentaremos a seguir deve ser tomado apenas como uma referência, e não o retrato absoluto do tempo médio de viagem. Abaixo encontram-se dois quadros: o primeiro referente ao comércio de farinha e o segundo ao de charque.

No caso do transporte de farinha, o tempo médio de viagem ficou abaixo dos 30 dias, exceto no caso de São Francisco do Sul. Porém, é importante ressaltar que a amostragem é pequena em relação aos demais, e que esta viagem de 117 dias representava uma exceção. Santa Catarina, local mais distante em relação ao Recife, teve a média de 27,5 dias, seguido do Rio de Janeiro com 19,98 e São Matheus (ES) com 17,03. Já Caravelas (BA), Alcobaça (BA) e Salvador (BA) tiveram 15,19, 15,91 e 18,3 respectivamente. A província da Paraíba, que fazia fronteira com Pernambuco, manteve média de pouco mais de 4 dias. Diversos fatores poderiam

⁷⁵ ANGRA, Barão de. op. cit. p. 39.

influenciar no tempo de viagem: tipo de embarcação, ajuda dos ventos e do clima, escala em outros portos, peso da carga, etc. Muitas destas variáveis não podem ser mensuradas, mas, em menos de 30 dias, a cidade do Recife poderia ser abastecida com farinha de mandioca de qualquer região fornecedora, sem contar, é claro, com a viagem de ida.

Quadro 1 – Tempo médio de viagem do transporte de farinha para o Recife

LOCAL DE ORIGEM	TEMPO MÍNIMO	TEMPO MÁXIMO	MÉDIA
RIO DE JANEIRO (RJ)	06 dias	60 dias	19,98 dias
SÃO MATHEUS (ES)	07 dias	66 dias	17,03 dias
SANTA CATARINA (SC)	13 dias	62 dias	27,5 dias
CARAVELAS (BA)	08 dias	32 dias	15,19 dias
SALVADOR (BA)	03 dias	45 dias	15,91 dias
ALCOBAÇA (AL)	07 dias	42 dias	18,3 dias
PARAÍBA (PB)	01 dia	10 dias	4,3 dias
SÃO FRANCISCO DO SUL (SC)	08 dias	117 dias	45,42 dias

Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

No caso do comércio de charque a média se apresentou maior. O Rio Grande do Sul, principal fornecedor do alimento para Pernambuco, apresentou média de 33,13 dias, seguido do Rio de Janeiro com 27,43. Tomando em consideração o referencial apresentado no comércio de farinha, foram 8 dias a mais de viagem, em média. Em relação à Bahia, a média ficou na casa de dez dias, menor que em comparação ao quadro anterior. Acima de 30 dias ficaram as embarcações vindas de Montevidéu e Buenos Aires: 34,9 e 40,83 dias, respectivamente. Apesar da distância ser maior, elevando naturalmente o tempo de viagem, elas ficaram próximas em relação à média apresentada pelo Rio Grande do Sul. Conforme exposto acima, diversas variáveis poderiam influenciar no tempo de viagem e conseqüentemente na diferença observada entre o comércio dos dois produtos. Porém, mesmo com esta média mais alta, cerca de um mês seria necessário para que uma embarcação chegasse ao Recife com uma carga de charque.

Quadro 2 – Tempo médio de viagem do transporte de charque para o Recife

LOCAL DE ORIGEM	TEMPO MÍNIMO	TEMPO MÁXIMO	MÉDIA
RIO GRANDE DO SUL (RS)	12 dias	70 dias	33,13 dias
RIO DE JANEIRO (RJ)	08 dias	43 dias	27,43 dias
MONTEVIDEU (URU)	23 dias	66 dias	34,9 dias
BAHIA (BA)	04 dias	30 dias	10,87 dias
BUENOS AIRES (ARG)	30 dias	66 dias	40,83 dias

Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

Apesar das dificuldades, o porto do Recife ainda era um importante centro do comércio da cidade nos oitocentos, exercendo sua influência nas áreas próximas. Era também por ele que a cidade se mantinha abastecida através da navegação de cabotagem. Esta tinha a seu favor a capacidade de trazer altas quantidades de alimentos, na casa das dezenas de toneladas, em um curto período de tempo. Em uma época onde as ligações com o interior da província ainda eram frágeis, ter à disposição o comércio de cabotagem foi essencial para a manutenção da oferta de alimentos no Recife.

2.2 Os bairros da cidade do Recife e os pontos de venda de gêneros de primeira necessidade

A cidade do Recife contava com um enorme fluxo comercial. Ao mesmo tempo que remetia para os mercados atlânticos açúcar e algodão, também recebia embarcações de várias partes do globo com artigos de luxo, manufaturas e até alimentos. Em 1833, o dono de um armazém na rua da Senzala Velha, coração do bairro do Recife, ofertava uma série de produtos: vinho branco, barris de toucinhos, canela em caixa, azeite de peixe, manteiga e azeite doce em barris, caixas de chá, presunto em conserva, cominhos, cebolas, molhos, além de farinha de mandioca, gênero consumido por maioria esmagadora da população⁷⁶. Já na rua do Livramento, no bairro de Santo Antônio, vendia-se azeite doce, vinho do Porto e de Lisboa, cerveja, licores de diversas qualidades, vários tipos de chá, manteiga e café além de batatas, farinha de milho e queijos⁷⁷. Casos como este estão longes de ser incomum. Os habitantes da cidade, a depender de seu poder aquisitivo, poderiam comprar uma rica variedade de alimentos para o consumo diário.

Apesar do aumento populacional vivenciado durante o período aqui analisado, o centro da vida comercial da província era, inegavelmente, a região central, representada pelos bairros do Recife, Santo Antônio e Boa Vista. Os dois últimos estavam longe de serem 100% ocupados, apesar do crescimento constante. Santo Antônio apresentava espaços a serem preenchidos e nos períodos posteriores cresceria ainda mais após os aterramentos empreendidos. Já na Boa Vista, o que não faltava eram sítios e quintais espaçosos, reforçando o seu caráter residencial. Já o Recife, que era praticamente uma ilha e sustentava seu papel secular de centro econômico, se via sem espaço para crescimento.

⁷⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0098, 04/05/1833.

⁷⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0205, 20/09/1833.

Quadro 3 – Estabelecimentos comerciais na área central do Recife em 1828

	SECOS	MOLHADOS	TABERNAS	TOTAL
RECIFE	66	46	84	196
SANTO ANTÔNIO	179	140	34	353
BOA VISTA	04	0	66	70
TOTAL	249	186	184	619

Fonte: CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife 1822-1850**. 2ª ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

O quadro acima, originalmente elaborado por Marcus Carvalho, utilizando-se do censo de Figueira de Mello, traz a quantidade de estabelecimentos comerciais da cidade em 1828. O bairro do Recife contava com 196, sendo 66 de secos, 46 de molhados e 84 tabernas. Estes dados apontam que, para além da movimentação portuária, o comércio também movimentava as ruas do bairro, como veremos adiante. Já Santo Antônio foi de longe o bairro com mais casas comerciais, sendo 179 de secos, 140 de molhados e apenas 34 tabernas. É neste bairro que se encontra a maior incidência de oferta de gêneros de primeira necessidade. Já a Boa Vista foi de longe o bairro com a menor quantidade de estabelecimentos: 04 de secos, 66 tabernas e nenhum de molhados.

Nas próximas páginas tentaremos localizar, nos três bairros principais, os estabelecimentos que vendiam gêneros de primeira necessidade no período aqui analisado. Como afirma Bruno Câmara, devemos levar em consideração que as lojas de secos e molhados e as tabernas desempenhavam um papel fundamental na distribuição de alimentos para a população: “era ali que se comprava, em pequenas quantidades, os produtos básicos da mesa de muitas famílias pobres. Era dentro desses estabelecimentos comerciais que fregueses menos abonados acertavam as formas de pagamento com taberneiros e seus respectivos caixeiros”⁷⁸. Em uma sociedade como a do Recife no século XIX, havia uma forte relação pessoal. Portanto, fregueses e comerciantes, nos momentos de compra e venda – que envolviam a pechincha e barganha, reclamações da carestia, venda de produtos fiados baseado na confiança – poderiam criar laços de reciprocidade e até mesmo de conflitos.

Para localizar estes estabelecimentos, utilizaremos os anúncios de venda presentes no *Diário de Pernambuco*, e a *Planta do Recife e seus Arrabaldes*, elaborada por José Mamede Ferreira em 1855. Obviamente, a cidade já havia adquirido novas feições, porém este é o mapa mais próximo do recorte que a presente pesquisa contempla. Junto a esta cartografia dos pontos

⁷⁸ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. **Trabalho livre no Brasil Imperial: o caso dos caixeiros de comércio na época da Insurreição Praieira**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2005. p. 110.

de venda de gêneros de primeira necessidade, também discutiremos aspectos mais gerais em relação aos bairros centrais.

2.2.1 O bairro do Recife

Após a mudança no tipo de remessa de mercadorias, no decreto de 1811, o bairro do Recife passou a contar com um modelo portuário descentralizado. Surgiram em um ritmo veloz trapiches, armazéns, e instituições fiscais do porto, emaranhando-se entre os edifícios urbanos da zona portuária. Segundo Davi Aroucha, entre os cais do Arsenal da Marinha, da Lingueta e da Alfândega Nova, situava-se o alto comércio da cidade: “as companhias estrangeiras de seguros, as casas de comércio de grosso trato, as principais firmas importadoras, as casas exportadoras de açúcar e algodão e a sede da Associação Comercial de Pernambuco”⁷⁹.

A Alfândega ficava situada de frente para o mosqueiro, sendo substituída em 1826 para o antigo prédio dos Padres da Ordem de São Felipe Néri, que tinha sua frente virada para o bairro de Santo Antônio. Próximo à nova Alfândega estava o Trapiche do Algodão, o que contribuía para um alto movimento de embarcações na localidade. Logo em seguida aparecem as duas pontes que ligam o bairro do Recife a Santo Antônio: a ponte de Recife e a provisória, que era construída em madeira. Por conta de seu estilo arquitetônico, não permitiam a passagem de embarcações mastreadas. Daí em diante só circulavam as pequenas embarcações – canoas, barcas, jangadas e alvarengas. Não é à toa o trecho logo após as pontes, chamado de cais do Apolo, era popularmente conhecido como Porto das Canoas. Nesta região ficava a maioria dos armazéns e trapiches particulares, além de alguns estaleiros.

As ruas estreitas e irregulares tornavam o trânsito de veículos e pedestres penoso, mas não impedia que feiras de pequeno porte funcionassem. Além disso, o comércio ambulante, desempenhado principalmente por escravizadas de ganho, era uma marca registrada. Por ser uma zona portuária, também contava com a circulação de muitos escravizados, que se dividiam entre a estiva e o transporte de gêneros em geral. Sobre as edificações, Zancheti aponta que este bairro apresentava um perfil verticalizado, sobretudo nas habitações⁸⁰. Os edifícios térreos normalmente eram trapiches e armazéns, que tinham como função absorver a demanda portuária que cresceu paulatinamente ao longo dos oitocentos.

⁷⁹ AROUCHA, Davi Costa. op. cit., p. 68.

⁸⁰ ZANCHETI, Sílvia. **O Estado e a Cidade do Recife: 1822 – 1889**. Tese (Doutorado em urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1989, p. 66.

Relatos sobre o bairro do Recife também foram feitos pelos viajantes. Para L. F. Tollenare, o Recife era o mais mal edificado e o menos asseado dos três principais. As ruas eram estreitas, as casas tinham de dois a três andares, construídas de pedras caiadas. Também registrou o movimento contínuo de escravizados carregando fardos pelos caminhos do bairro. As lojas forneciam mercadorias da Inglaterra e Índia, escravizadas de ganho circulavam oferecendo lenços e fazendas em seus famosos cestos sobre a cabeça. Em um pequeno mercado, junto a uma das igrejas do bairro, Tollenare observou “montões de raízes de mandioca, bananas, ananases, cajus, mangas e laranjas”⁸¹, que provavelmente devem ter sido produzidos nos sítios presentes nos arrabaldes da cidade, como veremos adiante.

Louis Leger Vauthier, foi outro que registrou a agitação promovida pelo comércio na zona portuária. Para se dirigir ao que chamou de “uma casa portuguesa dos bons tempos”, teve que passar pelas ruas mais movimentadas do bairro, deixando um curioso relato:

Esses caixotes e sacas, empilhados por toda parte, sem ordem, acabam de ser desembarçados da alfândega. Teremos de pular por cima deles, se quisermos passar. Aqui, são os tabuleiros de cebolas da Madeira, que aguardam comprador. Ali, pipas de vinho de Portugal, barris de manteiga inglesa ou caixa de frutas secas, enviadas da Sicília pelos navios genoveses, produtos cuja venda é negociada sob um sol ardente. Mais longe, pilhas de carne seca, vindas das margens do Prata, espalham pela atmosfera um cheiro de gordura permanente⁸².

Por ser um bairro portuário, o trabalho de estiva adquiria um papel crucial. Como vimos no tópico anterior, devido às características naturais do ancoradouro pernambucano, era praticamente impossível descarregar diretamente nos trapiches. Boa parte das embarcações tinham que recorrer às lavanderias ou a pranchas para baldear os gêneros. Os estivadores “eram responsáveis pela arrumação das mercadorias nos trapiches alfandegados e armazéns, pelo seu deslocamento do cais para as alvarengas e destas para os navios, e pela distribuição igualitária da carga no porão dos navios”⁸³.

Este tipo de expediente, por sua vez, estava sujeito a inúmeros imprevistos, que podiam botar a perder parte da carga. Era comum que a água salgada invadissem as embarcações que faziam a baldeação, causando avaria nos alimentos. Em sua passagem pela Vila de Fortaleza

⁸¹ TOLLENARE, Louis François de. **Notas dominicaes tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos anos de 1816, 1817 e 1818**. Parte relativa a Pernambuco. Tradução: Alfredo de Carvalho. Recife: empresa do jornal do Recife, 1905, p. 24.

⁸² VAUTHIER, Louis Léger. Diário Íntimo. **Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n.7, 1943, pp. 128-200. Apud MELO, Maria C. Lacerda de. **A relação dos mercados públicos de São José e da Boa Vista com a Cidade do Recife entre 1820 e 1875**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2011, p. 76.

⁸³ GOMES, Alessandro Filipe de Meneses, op. cit., p. 73.

do Ceará, Koster aponta que na região não havia rio, muito menos cais, e que as praias eram más e de difícil acesso. Os arrecifes, por sua vez, ofereciam pouca proteção aos navios e canoas que viajavam ou estavam ancorados perto da costa. Durante o período que por lá ficou, viu um navio descarregando pequenos sacos de farinha. Eles eram baldeados para as canoas, que se aproximavam ao máximo da terra, sem encalhar. Daí, eram passados para a cabeça de carregadores, que os transportavam para o solo. Segundo o viajante, poucos sacos chegaram à praia inteiramente enxutos, apesar de todos os cuidados para que a farinha não fosse danificada⁸⁴.

Ao que tudo indica, processo semelhante acontecia no Recife, principalmente pela pouca profundidade do porto. As canoas eram utilizadas para fazer a baldeação da carga, que em seguida era transportada aos armazéns situados próximos ao mar. Neste processo, muitos sacos chegavam à terra firme molhados, tornando a farinha de mandioca imprópria para consumo. Em 1834, anunciava-se o leilão de uma porção de farinha que havia sido avariada pela água do mar. Os interessados poderiam se dirigir ao armazém da Alfândega, onde se achava recolhido o produto⁸⁵. Já em 1836, oferecia-se no armazém de Francisco Joaquim da Costa, na praça do Colégio, onze sacas com farinha de mandioca parcialmente avariada⁸⁶. O mesmo tipo de problema acontecia com o charque. Em 1840, era anunciado o leilão de uma porção do gênero com avaria, a bordo do brigue americano *Clio*, que estava fundeado ao pé da escadinha do cais de alfândega⁸⁷.

No bairro do Recife, os principais pontos de venda de farinha de mandioca estavam localizados na rua da Cadeia, na do Vigário e na rua da Cruz. A primeira delas ficava próxima ao Arsenal de Marinha, praticamente defronte para o mar. Era possível encontrar farinha de mandioca produzida em Santa Catarina e no Rio de Janeiro tanto em sacas como em alqueires (23,5 kg). Em um dos estabelecimentos, havia a oferta de outros produtos: manteiga, cerveja e farinha de trigo⁸⁸. Já o comércio de charque era tímido, com apenas uma menção. Porém, ao que tudo indica, alguns comerciantes envolvidos com este produto tinham endereço comercial e/ou residencial na referida rua. Em anúncios ofertando charque que estava a ser vendida em embarcações ancoradas na praia do Colégio, os comerciantes apontavam a rua da Cadeia como local a ser procurado para fechar o negócio, que também podia ser feito direto com o mestre da

⁸⁴ KOSTER, Henry, op. cit., p. 130.

⁸⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0452, 04/08/1834.

⁸⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0169, 06/08/1836.

⁸⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0015, 20/01/1840.

⁸⁸ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0594, 31/01/1835.

embarcação. Foram eles: Bento José Alves, José Gonçalves Cascão e Antônio Joaquim de Souza Ribeiro⁸⁹.

Já na rua da Cruz, além da venda de farinha de mandioca, os habitantes podiam encontrar outros tipos de alimentos. No armazém de João Dowsley, n. 10, era possível comprar azeite doce em barris, pimenta da Índia, cerveja branca, queijos franceses, batatas, presuntos e diversos tipos de vinho, apenas para citar alguns itens⁹⁰. Durante o período não foi registrada nenhuma menção a venda de charque. Porém, nos armazéns desta rua era possível comprar carne de vaca e de porco conservada em salmoura, dentro de barris, que era importada. Esta técnica de conservação foi elaborada pelos irlandeses ao longo dos séculos XV e XVI, se espalhando posteriormente pelo mundo atlântico. Este assunto será discutido no quarto capítulo da dissertação.

Farinha de mandioca a retalho também era encontrada na famosa rua do Vigário, onde haviam vários armazéns dedicados à venda do produto. Alguns consignatários de embarcações aparentavam morar na localidade, pois, em pelo menos seis anúncios, aparecia a menção a rua do Vigário como endereço para quem resolvesse fazer negócio. Já na rua da Madre de Deus e nas da Senzala Velha e Nova, foram registrados apenas 4 anúncios durante o período.

A ponte de Recife, que fazia a ligação entre o bairro homônimo e Santo Antônio, tinha em suas proximidades dois monumentos: o Arco da Conceição no lado do Recife e o de Santo Antônio no outro. Ambos eram ladeados por pequenas lojas que vendiam miudezas e alimentos. Era frequente a movimentação de carroças e cavalos, que abasteciam as lojas com os produtos a serem comercializados. Segundo Maria Lacerda de Melo, eram sessenta lojas, sendo trinta de cada lado⁹¹. O grande fluxo de pessoas circulando entre os bairros fazia com que fosse um excelente ponto para a venda. Nos anúncios de venda de farinha de mandioca, é constante a menção a este espaço como local de venda e também ponto de referência. Estas pequenas lojas chamaram a atenção do viajante francês Tollenare, quando atravessará a ponte em direção a Santo Antônio⁹².

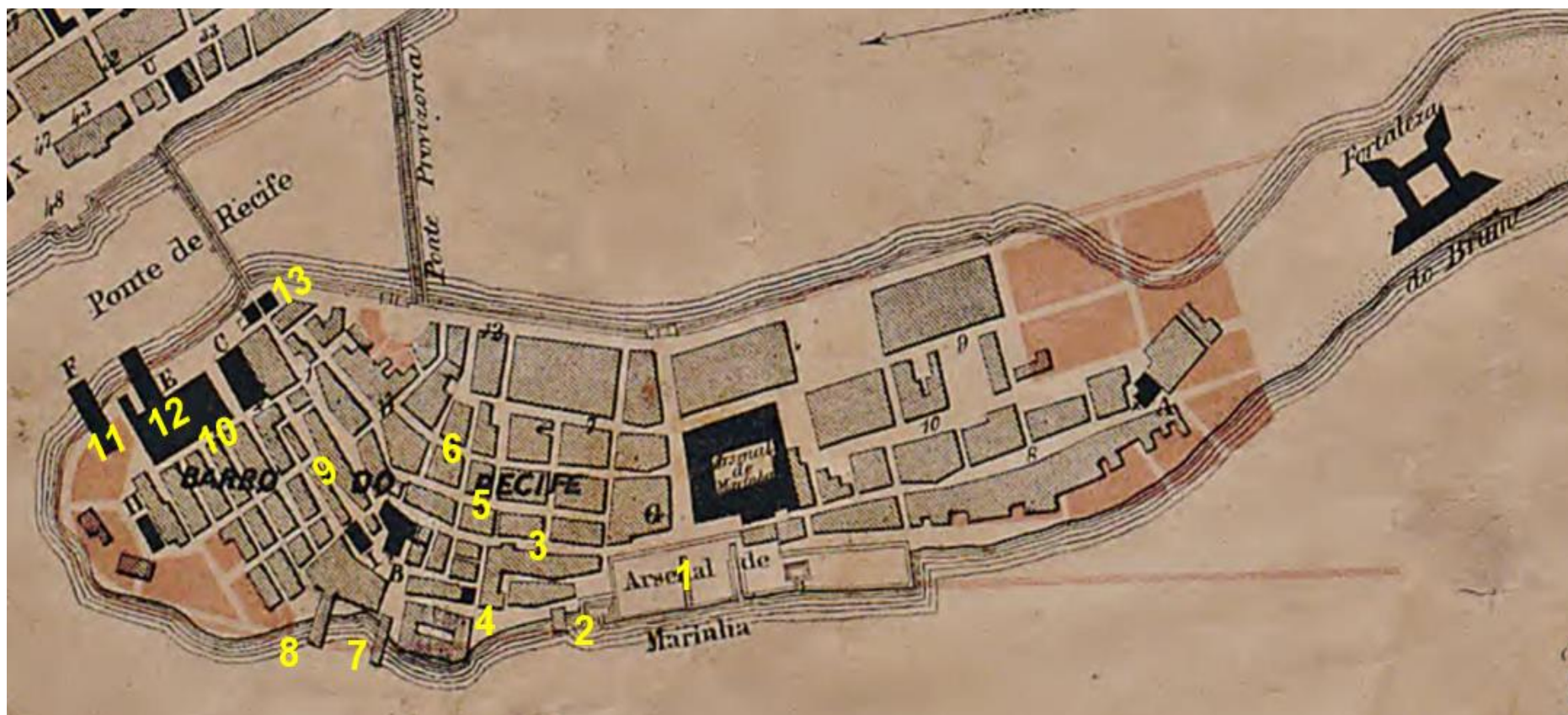
⁸⁹ Ver, respectivamente: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0298, 25/01/1830; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0017, 21/01/1837; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0046, 25/02/1839.

⁹⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0406, 09/06/1834.

⁹¹ MELO, Maria C. Lacerda de. op. cit., p. 86-87.

⁹² TOLLENARE, Louis François de. op. cit., p. 26.

Figura 3 – O bairro do Recife e os pontos de venda de gêneros de primeira necessidade



Fonte: elaborado pelo autor a partir da planta da cidade do Recife e seus Arrabaldes, José Mamede Alves Ferreira (1855)

- 1 – Arsenal de Marinha; 2 – trapiche; 3 – rua da Cruz; 4 – rua da Cadeia; 5 – rua da Senzala Velha; 6 – rua da Senzala Nova; 7 – trapiche; 8 – trapiche; 9 – rua do Vigário; 10 – rua da Madre de Deus; 11 – Trapiche do Algodão; 12 – Alfândega nova e seu cais; 13 – Arco da Conceição.

Apesar da limitação natural do porto, que inibia a atracação direta de algumas embarcações, as que estavam envolvidas com o comércio de alimentos aparentavam conseguir romper esta barreira. Chegando próximo aos ancoradouros que ficavam colados à terra firme, era possível vender produtos sem fazer a baldeação para algum armazém ou trapiche. Nestes casos, a embarcação funcionava como uma venda flutuante. No bairro do Recife, este tipo de arranjo aconteceu, tendo como ponto de referência as escadas do cais da Alfândega. Os comerciantes da época faziam menção a dois espaços: a Alfândega Velha – que passou a abrigar o Arsenal de Marinha – e a nova, situada no antigo prédio dos Padres da Ordem de São Felipe Néri.

As vantagens desta modalidade de venda eram enormes, sobretudo por não precisar fazer a baldeação da carga, que além de gerar custos podia causar avarias nos alimentos. É provável que os custos com as pequenas embarcações ficassem para os interessados na compra, como deixa entender nas entrelinhas um anúncio publicado em 1831. A bordo do brigue *Amizade Feliz*, junto ao cais da alfândega nova, vendia-se farinha de mandioca⁹³. O anunciante fazia questão de enfatizar que o bote da embarcação estava disponível para conduzir qualquer quantidade que quisesse para a terra, evitando assim os custos adicionais. No caso do charque, apenas uma embarcação ancorou próximo ao bairro do Recife, em 1839⁹⁴.

Apesar de ser caracterizado como uma área estritamente comercial, o bairro do Recife contava com armazéns e lojas que vendiam gêneros alimentícios, entre eles farinha de mandioca, em maior quantidade, e charque. Porém, como veremos, este tipo de produto era vendido em maior escala no bairro de Santo Antônio, tendo a rua da Praia e do Colégio e a praia do Colégio como principais pontos de venda.

2.2.2 O bairro de Santo Antônio

O bairro de Santo Antônio⁹⁵ era predominantemente comercial, com forte presença de vendas a retalho, onde se encontrava produtos nacionais e importados, ourives e lojas de fazendas, além do principal mercado da época, o da Ribeira do Peixe. As ruas de Santo Antônio eram mais largas e retas que as do bairro do Recife, predominando construções térreas. Por ter

⁹³ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0042, 07/02/1831.

⁹⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0005, 07/01/1839.

⁹⁵ Em 1844, através da Lei provincial n. 133 de 02 de maio o bairro é desmembrado, dando origem ao bairro de São José, passando a cidade a contar com quatro bairros centrais.

a sua disposição um espaço maior, não faltavam lugares para a montagem de feiras livres e mercados abertos⁹⁶.

Em uma de suas andanças pela cidade, Tollenare relatou suas impressões do bairro. Ao atravessar a ponte, logo observou uma praça quadrada, onde estavam reformando um mercado coberto. Os armazéns aparentavam uma vocação para o comércio a retalho com a presença de comestíveis: bacalhau, queijos flamengos, biscoitos, entre outros. Era neste bairro que ficava a cadeia pública e a sede do Governo Provincial, já a maior parte das casas tinham pavimento térreo, com exceção das que ficavam próximas às praças⁹⁷. O mercado ao qual Tollenare se referia era o da Ribeira do Peixe, que funcionava desde o último quartel do século XVIII. Foi em 1787, no governo de Tomás José de Melo, que se estabeleceu neste local a feira de gêneros alimentícios. O mercado contava com 128 bancas e 62 casinhas, feitas em alvenaria, com telhas sobre arcos e colunas e praça central. Nele, a população poderia encontrar frutas, verduras, café, peixes e pequenos animais vivos. Já em meados dos oitocentos, o pátio defronte a Igreja da Penha foi calçado e passou a abrigar uma feira livre de verduras e hortaliças⁹⁸.

O mercado da Ribeira do Peixe gozava de uma localização privilegiada, praticamente de frente para as águas e próximo ao cais do Colégio. Partindo de lá era possível alcançar tanto os rios que cortavam a cidade como o mar aberto, possibilitando que tanto os pescadores de rede como de alto mar pudessem comercializar seus produtos no local. Para se ter uma dimensão da atividade pesqueira na cidade do Recife e seus arrabaldes, basta observar que boa parte das canoas e jangadas que circulavam na cidade estavam dedicadas às atividades pesqueiras⁹⁹.

Paralelo à Ribeira do Peixe, a rua do Rangel abrigava alguns armazéns que vendiam farinha de mandioca. Em pelo menos um dos anúncios é possível observar a diversidade de produtos citada por Tollenare:

[vende-se] Arroz branco novo em sacas e a retalho, dito vermelho, dito de casca, latas com sagu de primeira sorte, ditas com chá hysson, ditas com farinha de tapioca, feixes de abanos, terrinhas de vários tamanhos a cinco patacas, aguardente da França engarrafada, barris do vinho branco e tinto com duas canadas e meia, e outros muitos gêneros tudo de boa qualidade; no princípio da rua do Rangel quina que volta para o trem¹⁰⁰.

⁹⁶ MELO, Maria C. Lacerda de. op. cit., p. 24.

⁹⁷ TOLLENARE, Louis François de. op. cit., p. 26.

⁹⁸ MELO, Maria C. Lacerda de. op. cit., p. 80-81.

⁹⁹ MILFONT, Magna Lícia Barros. **Caminho das águas: o transporte fluvial no Recife, (1835-1860)**. Dissertação (mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2003, p. 30-31.

¹⁰⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0184, 27/08/1839.

Seguindo adiante na rua do Rangel, situa-se a rua do Queimado, onde também era possível comprar farinha. Dois casos chamam atenção: o comerciante Antônio José de Magalhães Bastos oferecia o gênero em sua própria casa¹⁰¹ e a vendia, também, em uma loja de ferragem¹⁰². Estes dois anúncios apontam para uma certa flexibilidade, marca do comércio recifense, já que as lojas e armazéns raramente se dedicavam a um único produto. O próximo ponto era a rua das Cruzes. Havia pelo menos um estabelecimento dedicado a venda de alimentos, onde era possível encontrar pimenta em saca, barricas com milho e farinha, arroz e bolachinha americana¹⁰³.

O bairro de Santo Antônio concentrava o comércio varejista da cidade, um comércio diurno, como lembra Marcus Carvalho. Dos 353 estabelecimentos contabilizados em 1828, apenas 34 eram tabernas¹⁰⁴. Nos anúncios de venda, é possível perceber a capilaridade deste comércio, espalhado por várias ruas. Além das já citadas, era possível encontrar o gênero na rua da Praia, do Livramento, da Direita e na rua Nova. Mas havia uma área do bairro que dominava a venda dos gêneros de primeira necessidade, principalmente do charque. Era a região próxima ao convento dos jesuítas, que abrigava a Tesouraria Geral da Província, o Correio e o Arsenal de Guerra. A rua, o cais e o largo do Colégio eram os principais pontos de venda de charque, com armazéns especializados neste produto. Por tabela, também era possível encontrar farinha de mandioca. Os armazéns de número 07 e 09 comercializavam farinha e charque. Já os de número 03 e 11 eram especializados no comércio de farinha e o de número 17 na venda de charque. Apenas o armazém de número 13 oferecia diversos gêneros como arroz e feijão.

O que facilitava a vida destes estabelecimentos era a proximidade ao cais do Colégio, também conhecido como praia do Colégio. Além de auxiliar na baldeação dos alimentos, a própria embarcação poderia ficar próxima a terra firme. No período analisado, dezenas de embarcações ancoravam na área, tornando-as verdadeiras lojas flutuantes. Foram 48 anúncios de venda de gêneros de primeira necessidade a bordo de embarcações ancoradas na praia do Colégio, sendo 24 de cada. Em alguns dos anúncios, os armazéns situados na rua do Colégio eram mencionados como locais onde poderia ser feito o acordo, ou direto com os mestres da embarcação.

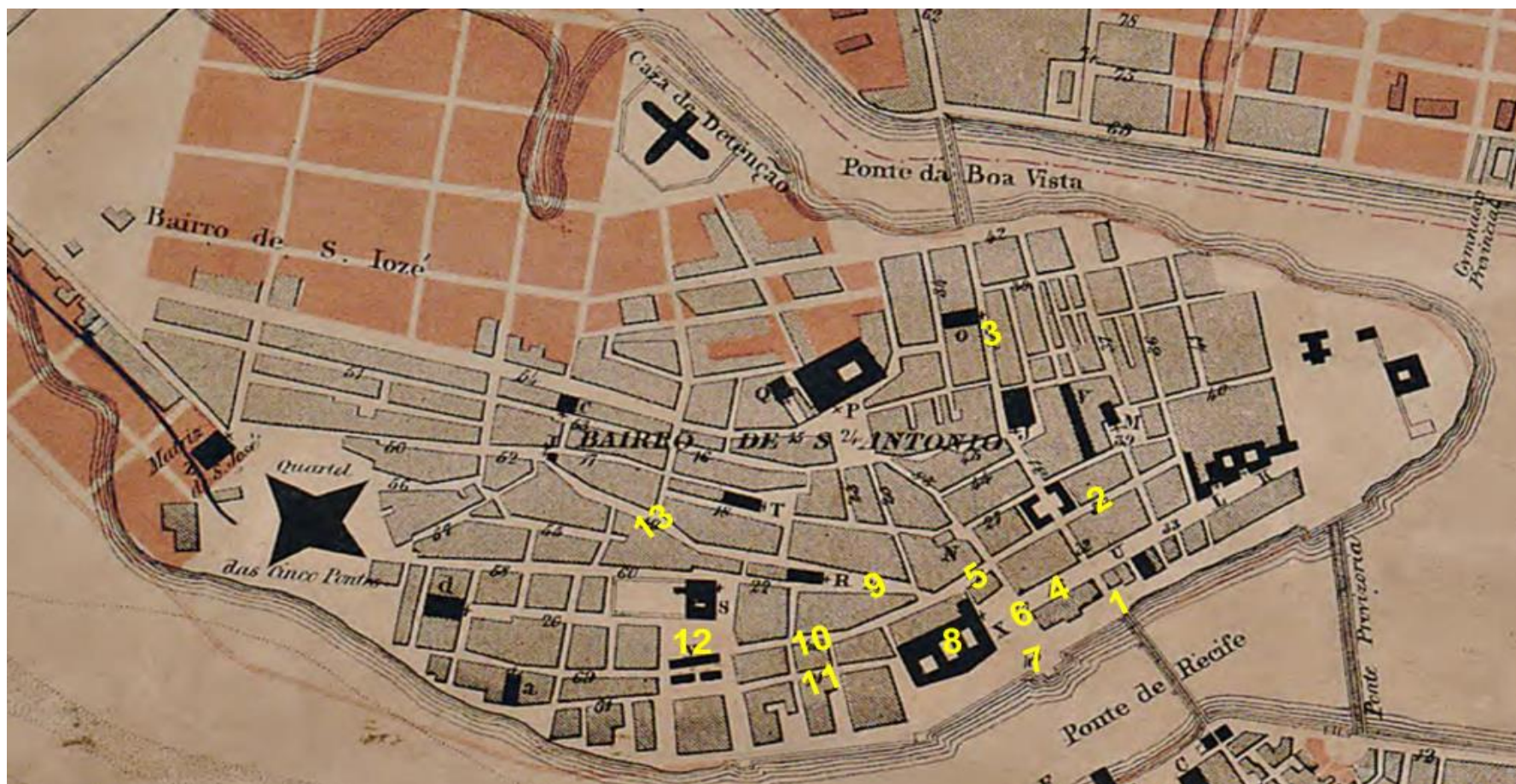
¹⁰¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0525, 03/11/1834.

¹⁰² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0112, 08/06/1837.

¹⁰³ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0185, 28/08/1833.

¹⁰⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade...* op. cit., p. 56.

Figura 4 – O bairro de Santo Antônio e os pontos de venda de gêneros de primeira necessidade



Fonte: elaborado pelo autor a partir da planta da cidade do Recife e seus Arrabaldes, José Mamede Alves Ferreira (1855)

1 – Arco de Santo Antônio; 2 – rua das Cruzes; 3 – rua Nova; 4 – rua do Colégio; 5 – rua do Queimado; 6 – largo do Colégio; 7 – Cais/praias do Colégio; 8 – Prédio que abrigava a Tesouraria Geral da Província, Correio e o Arsenal de Guerra; 9 – rua do Livramento; 10 – rua do Rangel; 11 – rua da Praia; 12 – mercado da Ribeira do Peixe; 13 – rua da Direita.

Através dos anúncios de venda, é possível afirmar que esta porção do bairro de Santo Antônio concentrava boa parte do comércio de gêneros da cidade do Recife. Os armazéns de charque e farinha, as embarcações ancoradas no cais do colégio e o mercado da Ribeira do Peixe, um quarteirão abaixo, era o ponto ideal da cidade para quem necessitava comprar alimentos.

No fim de 1839, a Câmara Municipal do Recife tornava pública que, sob aprovação do Presidente da Província, nas principais ruas dos bairros centrais passaria a ser proibido a abertura de novas casas ou armazéns de carne, peixes, salgados e couros. Além disso, era exigida a transferência imediata dos estabelecimentos que se encaixavam na referida classificação e estavam nas ruas principais. Observando o anexo da Câmara, a medida tinha potencial para bagunçar todo o comércio da cidade. No bairro do Recife, a rua da Cadeia, a da Madre de Deus e a do Vigário estavam inseridas nesta postura municipal. Já no bairro de Santo Antônio, o cais do Colégio, o pátio e a rua do Colégio em seguimento à da Cadeia e a do Queimado e do Livramento estavam proibidas. Um dos únicos locais que poderia continuar funcionando normalmente era o mercado da Ribeira do Peixe e sua praça¹⁰⁵.

Obviamente, a medida não foi bem recebida pelos comerciantes. Logo trataram de entrar com uma representação com o objetivo de rejeitar a medida tomada pela Câmara Municipal¹⁰⁶. E, ao que parece, sofreu oposição não apenas dos comerciantes, mas da população em geral¹⁰⁷. Não foi possível analisar o desenrolar da história, mas os armazéns de charque permaneceram no local. É o que deixa a entender um anúncio publicado no *Diário de Pernambuco* em 1847 de um comerciante oferecendo para aluguel um armazém para carne na rua da Praia, com boas comodidades e utensílios necessários¹⁰⁸.

Santo Antônio era, sem dúvidas, um bairro comercial que atendia a qualquer necessidade de consumo. Desde os comestíveis citados por Tollenare, passando pelos gêneros de primeira necessidade e o mercado de Peixes até as lojas de fazendas e ourives. Na segunda metade dos oitocentos, atrairia ainda mais para si este rótulo de bairro comercial, com a construção do Mercado de São José, inaugurado em 7 de setembro de 1875.

2.2.3 O bairro da Boa Vista

¹⁰⁵ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0214B, 02/10/1840.

¹⁰⁶ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0064, 18/03/1840.

¹⁰⁷ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0074, 01/04/1840.

¹⁰⁸ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0059, 15/03/1847.

Este foi o primeiro bairro da cidade assentado sob a parte continental propriamente dita. Sem as limitações naturais dos rios e do mar, não apresentava limites territoriais tão definidos. Segundo Davi Aroucha, sua área ocupada ia desde o norte, por uma extensa área de manguezais conhecida como Santo Amaro das Salinas – que em 1851 passou a abrigar um cemitério público – até o sul e oeste pela freguesia dos Afogados, porta de entrada do interior para a capital¹⁰⁹. A região era conhecida por suas habitações peculiares, bem distintas das encontradas em Santo Antônio e no Recife. Ao contrário dos apertados sobrados de vários andares, as casas da Boa Vista contavam com grandes quintais e áreas verdes em suas proximidades. Algumas delas podiam até ser consideradas verdadeiros sítios, às margens do Rio Capibaribe. Por conta da facilidade do transporte fluvial, estes terrenos próximos às águas eram extremamente cobiçados. Segundo Carvalho, era comum encontrar várias casas na Boa Vista, Santo Antônio e arrabaldes com a frente virada o rio, e não para a rua¹¹⁰.

Este caráter residencial é perceptível quando observamos as estatísticas colhidas por Figueira de Mello. De um total de 435 estabelecimentos de secos e molhados situados nos 3 bairros, apenas 4 estavam localizados na Boa Vista. Já no caso das tabernas, era o oposto: das 184 que haviam na cidade, 66 pertenciam ao bairro. Outro fator que pode ser mencionado é a ocupação dos escravizados, que desempenhavam serviços domésticos, trabalho nos sítios e quintais ou venda de ganho nas ruas e feiras¹¹¹.

Em comparação a Santo Antônio e Boa Vista, foi observada uma pequena quantidade de anúncios no *Diário de Pernambuco*. No aterro da Boa Vista haviam dois armazéns que anunciavam a venda de carne do sertão – mantas de carne salgadas e secadas ao sol. Em um deles, também era possível encontrar presuntos portugueses e pequenas caixinhas com ameixas, chegada a pouco de Portugal¹¹². No mesmo local havia um armazém de farinha. Outros dois armazéns estavam presentes na rua Conceição da Boa Vista. Um deles era um armazém de sal, onde se vendia carne do sertão. Já o segundo comercializava carne e linguiça do sertão. Um terceiro oferecia uma porção de farinha de mandioca em sacas e a granel, vinda do Rio de Janeiro a pouco¹¹³. Outros três locais dedicados à venda de farinha foram localizados: um na praça da União, outro na rua do Aragão e o terceiro na rua do Pires.

¹⁰⁹ AROUCHA, Davi Costa. op. cit., p. 41-42.

¹¹⁰ CARVALHO, Marcus J. M. de. Os caminhos do rio: negros canoieiros no Recife na primeira metade do século XIX. *Afro-Ásia*, Salvador, vol. 19-20, n. 1, 1997, pp.75-93, p. 87.

¹¹¹ CARVALHO, Marcus J. M. de. Liberdade... op. cit., p. 66.

¹¹² HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0271, 13/12/1838.

¹¹³ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0480, 18/09/1830.

Figura 5 – O bairro da Boa Vista e os pontos de venda de gêneros de primeira necessidade



Fonte: elaborado pelo autor a partir da planta da cidade do Recife e seus Arrabaldes, José Mamede Alves Ferreira (1855)

1 – rua da União; 2 – rua do Aterro da Boa Vista; 3 – rua do Aragão; 4 – rua da Conceição da Boa Vista; 5 – rua do Pires; 6 – Mercado da Boa Vista.

Por ser um bairro predominantemente residencial, de início não haviam mercados abertos ou feira de rua para o abastecimento da população. O comércio mais próximo era o de Santo Antônio, localizado na outra margem do Capibaribe, o que tornava as idas e vindas das compras diárias uma tarefa complicada. Esta situação também atrapalhava vendedores de ganho e comerciantes em geral. As opções seriam vender os gêneros próximo as igrejas e praças, ou levar seus produtos para o mercado da Ribeira do Peixe. Apenas em 1822 é que esta situação foi resolvida, sobretudo pela forte pressão de comerciantes e moradores da Boa Vista. Eles exigiram a construção de um mercado que atendessem suas necessidades. No mesmo ano, foi aprovada a construção de uma praça e de um açougue para a Boa Vista.

Segundo Maria Lacerda Melo, a fachada do mercado da Boa Vista seguia a tradição dos edifícios clássicos da cidade e o formato era inspirado no mercado de Sturm, da Inglaterra. Ele apresentava uma planta quadrada, com um grande pátio interno, envolto por galerias e boxes situados nas laterais, parte virados para o interior e parte para o exterior. A área interna, que ficava ao ar livre, era coberta por árvores e rodeada por boxes, contando com 45m de frente e 60 de profundidade. Dos 51 boxes, 9 eram voltados para a Rua de Santa Cruz, 28 para o pátio interno e 14 na parte dos fundos do mercado, em uma área isolada das demais. Para a execução da obra, foi feito um empréstimo no valor de quatro contos de reis na Junta de Governo da Província¹¹⁴.

Diferente dos bairros do Recife e Santo Antônio, que contavam com uma intensa atividade comercial, o bairro da Boa Vista tinha uma vocação habitacional. Segundo Zancheti, entre 1828 e 1883, a Boa Vista cresceu cerca de 81%, seguindo a tendência da cidade do Recife em ir cada vez mais em direção ao interior¹¹⁵. Entretanto, este crescimento foi lento na primeira metade dos oitocentos. No período aqui analisado, a Boa Vista era o bairro procurado para os momentos de lazer e fruição da população mais abastada. Nos meses de verão, era comum o aluguel de casas e sítios na localidade. O veraneio, as festas e os banhos de rio marcavam a paisagem do local. Entretanto, há outro aspecto pouco analisado: os sítios como verdadeiras unidades produtivas. Eles estavam presentes de maneira significativa nos arrabaldes da cidade – Ponte da Madalena, Aflitos, Benfica, apenas para citar alguns – onde eram produzidos frutas, verduras, legumes e hortaliças que posteriormente eram vendidas nos mercados da cidade. São estes sítios que passaremos a analisar a partir de agora.

¹¹⁴ MELO, Maria C. Lacerda de. op. cit., p. 105-107.

¹¹⁵ ZANCHETI, Sílvia. op. cit., p. 65.

2.3 Os sítios dos arrabaldes e a produção de alimentos

Definir os limites entre o urbano e o rural era uma tarefa difícil nas grandes cidades dos oitocentos, e a capital da Província de Pernambuco não fugia a esta regra. O próprio bairro da Boa Vista, analisado anteriormente, era uma espécie de simbiose entre cidade e campo: casas grandes e espaçadas, quintais espaçosos e vários terrenos baldios. Próximo da área urbana da cidade os sítios predominavam, caracterizando-se como verdadeiras unidades produtivas, contando com mão-de-obra especializada e tendo como principal papel o abastecimento da cidade. Frutas, verduras, legumes, leite fresco e peixes que eram consumidos na área urbana tinham como centro produtor estes sítios. Sua formação se deu em decorrência do loteamento de vários engenhos, em virtude da conjuntura desfavorável do açúcar no cenário internacional.

Ao que tudo indica, estes tipos de propriedade – próximas aos centros urbanos e com características voltadas ao abastecimento – estavam espalhadas por várias partes do Império. Em sua tese de doutorado sobre a alimentação de rua na cidade de São Paulo entre os séculos XVIII e XIX, Rafaela Basso afirma que, próximo à cidade concentravam-se sítios e chácaras que proviam a maior parte dos alimentos da dieta básica dos habitantes: milho, arroz, feijão, farinha de mandioca e carne de boi e porco. O potencial econômico dessas propriedades era enorme. Em uma delas, com 34 escravizados listados, foram produzidos 260 alqueires de milho, 80 de feijão, 25 de arroz e 50 de farinha de mandioca¹¹⁶.

Tânia Maria Leitão, analisando o abastecimento alimentar em Goiás da primeira metade do século XIX aponta que haviam diversas fazendas próximas a cidade, especializadas na produção de milho, mandioca, arroz, feijão, trigo, legumes, hortaliças e frutas. A região sofreu um processo de loteamento, semelhante ao Recife: em 1756 contava 500 sítios registrados. Quarenta anos depois, o número subiu para 1.647, um acréscimo de 320% em um curto período de tempo. E a tendência é que houvessem ainda mais propriedades, já que nem todas eram registradas¹¹⁷.

Jan Maurício Van Holthe, em seu estudo sobre os quintais urbanos de Salvador, argumenta que até mesmo dentro dos núcleos urbanos era possível manter uma pequena produção que, além de garantir a subsistência, poderia gerar um excedente a ser comercializado

¹¹⁶ BASSO, Rafaela. **Entre tabuleiros, balcões e fogões**: um estudo sobre a alimentação de rua na cidade de São Paulo (1765-1834). Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2018, p. 58-59.

¹¹⁷ LEITÃO, Tania Maria de Maio. **Abastecimento alimentar em Goiás na primeira metade do século XIX**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2012, p. 76-78.

nas áreas próximas. Dentro dos quintais era possível encontrar diversos arvoredos – coqueiros, bananeiras, laranjeiras, mangueiras, jaqueiras, etc. –, além de pequenas roças, hortas e pomares¹¹⁸.

Apesar do avanço das áreas urbanas na segunda metade dos oitocentos, em algumas regiões estas propriedades permaneceram ativas, mantendo seu protagonismo no abastecimento das áreas próximas. Analisando um recorte que adentra o século XX, Marcos Lobato Martins demonstrou que nos quintais e chácaras da cidade de Diamantina eram produzidos alimentos diversos consumidos pela população local¹¹⁹. Já Ana Isabel Reis, em seu estudo sobre a estrada de ferro de Baturité, aponta que a definição do traçado alterou a paisagem existente à medida que modificava a reorganização dos sítios. O proprietário de dois deles acabaram indo à justiça para pedir indenização das benfeitorias da área que seria desapropriada. Benvenuto José de Lima exigia o ressarcimento de suas plantações de cana-de-açúcar, além dos coqueiros, laranjeiras, mangueiras e cajueiros que seriam derrubados. Já a propriedade de José Ignácio de Moraes Navarro estava repleta de coqueiros, laranjeiras, cajueiros e bananeiras. Além de um canavial, porção de capim de planta e roça¹²⁰.

Para Mota Menezes, o surgimento destes sítios nos arredores do Recife fora impulsionado pela necessidade de expansão da área habitável e pela desativação e consequente loteamento de alguns engenhos de açúcar da região. O autor ressalta que essas localidades eram muito requisitadas pelas camadas mais altas da sociedade, vistas como uma espécie de refúgio da agitação citadina em contraste com a calma da zona rural¹²¹. Foram estes pequenos núcleos, surgidos nesta conjuntura, que deram origem a vários bairros da cidade na segunda metade do século XIX.

Segundo Evaldo Cabral de Mello, é entre fins do século XVIII e início do século XIX que a várzea do Capibaribe, que cobre toda a extensão entre a Boa Vista e Várzea, é incorporada ao cenário local com o auxílio do caminho fluvial proporcionado pelo Capibaribe. Na mesma

¹¹⁸ VAN HOLTHE, Jan Maurício. **Quintais urbanos de Salvador: realidades, usos e vivências no século XIX**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2002, p. 206.

¹¹⁹ MARTINS, Marcos Lobato. Quintais, Chácaras, Intendências e Abastecimento Alimentar em Diamantina: Séculos XIX e XX. **Anais do XIV Seminário sobre a Economia Mineira**, Universidade Federal de Minas Gerais, 2010. Disponível em: http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2010/D10A003.pdf. Acesso em: 18/09/2021, p. 06.

¹²⁰ REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará**. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2015, p. 171-175.

¹²¹ MENEZES, José Luiz Mota. A ocupação do Recife numa perspectiva histórica. **CLIO, série História do Nordeste**, Recife, vol. 1, n. 14, 1993, pp. 147-162, p. 156-157.

direção de Mota Menezes, Evaldo afirma que os arrabaldes, pelo menos de início, eram procurados de maneira sazonal: “trata-se de abandonar a vila nos meses de verão para fugir às doenças ou para beneficiar-se das virtudes curativas e dos deleites edênicos dos banhos de rio”¹²².

A área conhecida como Poço da Panela, por exemplo, atraiu muitas pessoas ainda no século XVIII em busca dos banhos de rio, que acreditavam ter um caráter curativo. Em meados dos setecentos, recomendava-se os banhos no Capibaribe para debelar as mazelas causadas pelas febres epidêmicas que ameaçavam a população. Ao longo das décadas, a fama dos “banhos milagrosos” cresceu, atraindo mais pessoas para a região. No começo do século XIX, já era considerada uma das principais povoações dos arrabaldes, contando com uma capela, casas paralelas ao rio, trânsito de lavadeiras e algumas habitações esparsas¹²³.

Alguns dos comerciantes de grosso trato da cidade pareciam investir nestas propriedades. Bento José da Costa, marcado pelo envolvimento com o tráfico de escravizados, era proprietário de um sítio na região conhecida como Ponte do Uchôa. Já Luís Gomes Ferreira construiu um prédio de dois pavimentos na rua do Mondego. Conhecido como Palácio do Mondego, serviu como uma espécie de residência para o Governador Luís do Rego Barreto entre 1817-1821¹²⁴.

Não há dúvidas de que eram nestas localidades que parte da vida social destes grupos era desempenhada, sobretudo nos períodos de fim de ano. Na imprensa pernambucana, é comum encontrar anúncios oferecendo sítios para passar as festas de fim de ano. Em 1830, havia disponível um sítio para se passar a festa “com boa casa de vivenda para grande família de pedra e cal, estribaria para cavalo e com muitas árvores frutíferas”¹²⁵. Em outro anúncio, se enfatizava a proximidade do rio Capibaribe, além de contar com bom pomar e ter uma casa nova¹²⁶. Já na segunda metade dos oitocentos, Gonsalves de Melo demonstra que havia uma sociedade intitulada “Recreio da Capunga”, que funcionava em um dos sítios da região. Já em 1865, surgira a “Talia Pernambucana”, que contava com uma casa com as devidas acomodações para o recreio dos associados e convidados¹²⁷.

¹²² MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife: um estudo de micro-história urbana. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**, Recife, vol. 50, 1978, pp. 67-105, p. 67.

¹²³ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Arredores do Recife**. Recife: Fundação de Cultura da cidade do Recife, 1981, p. 113-114.

¹²⁴ Ibidem, p. 60.

¹²⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0540, 03/12/1830.

¹²⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0222, 18/10/1831.

¹²⁷ MELO, José Antônio Gonsalves de. *Capunga: crônica de um bairro recifense*. In: COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Arredores do Recife**. Recife: Fundação de Cultura da cidade do Recife, 1981, p. 155.

Muitas páginas foram escritas na historiografia pernambucana sobre estes espaços, principalmente no tocante a fruição e lazer das classes mais abastadas. Entretanto, pouco se fala destas localidades como unidades produtivas voltadas ao abastecimento da população do Recife na primeira metade dos oitocentos. Maciel Henrique, em seu estudo sobre as vendedoras de tabuleiro, fez menção ao tema. Para ele, “o abastecimento de verduras, frutas, leite, azeite e outros gêneros da mesma natureza, que circulavam pelas ruas e mercados, pelas mãos de vendeiras de tabuleiro e quitandeiras, era feito a nível local, nesse contexto de simbiose cidade-campo”¹²⁸.

Uma das principais fontes para investigar essas propriedades são os anúncios presentes no jornal *Diário de Pernambuco*. Os anúncios de compra, venda, aluguel e arrendamento frequentemente mencionavam a localização destas propriedades e seu potencial econômico. Para os objetivos do presente tópico, foram selecionados os sítios que ficavam nas áreas relativamente próximas aos três bairros principais: Afogados, Uchôa, Jiquiá, Piranga, Remédios, Madalena, Poço da Panela, Casa Forte, Monteiro, Aflitos e Ponte do Uchôa. As estradas que cortavam os arrabaldes, como a dos Aflitos, Manguinho, Arraial e dos Remédios, também eram pontos de referência para algumas propriedades.

É difícil mensurar com exatidão o tamanho destes sítios, já que raramente aparecia esta informação nos anúncios. As dimensões eram relativas e dependiam de uma série de fatores: localização, espaço disponível, tamanho do loteamento feito após os desmembramentos dos engenhos, etc. Eles podiam variar entre 240 braças em quadro, que era a dimensão de um sítio na povoação dos remédios¹²⁹, até mais de 400 braças de frente e 600 de fundo¹³⁰. Em nossos registros, apenas propriedades distantes da cidade do Recife é que contavam grandes espaços, na casa das léguas.

A menção mais comum nos anúncios eram as árvores frutíferas. Em 1834, um anunciante oferecia um sítio com 30 pés de coqueiros pequenos e 10 grandes, mais de mil pés de ananases carregados, oito pés de manga, laranjeiras, jaqueiras, limeiras e catolés. Já no sítio Jacaré, situado na estrada do Arraial, haviam 90 pés de laranjeiras, 12 mangueiras e 26 coqueiros. Outro sítio, localizado no Arraial, contava com laranjeiras, coqueiros, jaqueiras,

¹²⁸ SILVA, Maciel Henrique Carneiro da. **Pretas de honra**: trabalho, cotidiano e representações de vendeiras e criadas no Recife do século XIX (1840-1870). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2004, p. 42.

¹²⁹ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0415, data ilegível.

¹³⁰ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0166, 03/08/1836.

cajueiros, mangabeiras, pés de café, pimenta da índia e muitas árvores de fruto e plantas miúdas¹³¹.

As frutas estavam presentes na alimentação da população recifense, e provavelmente tinha como origem estes sítios próximos a cidade. Koster fez pelo menos duas menções à venda destes produtos, feito pelas escravizadas de ganho, que circulavam pelas principais vias com tabuleiros na cabeça. Após estar tranquilamente instalado em sua residência, Koster se surpreende com os gritos sob as janelas das vendeiras, anunciando laranja, banana, doces e outras mercadorias para vender. Já durante seu primeiro passeio nos arrabaldes, pelas margens do Capibaribe, Koster notou, além da vista encantadora, “várias negras vendendo laranjas e outras frutas e bolos aos canoeiros, com seus compridos varapaus”¹³².

Além dos frutos, as hortas também ocupavam espaços nestas propriedades. Em oferta de arrendamento de um sítio denominado Brejo, localizado nas matas do engenho Monteiro, havia um sítio com boas terras para lavoura, utensílios para fazer farinha e boas terras para lavouras, capim ou horta. Em outro anúncio, também se fazia menção a terras próprias para hortas, além de ter água a disposição para regar¹³³.

Outro indício de que as hortas estavam espalhadas pelos arrabaldes do Recife pode ser visto nos constantes anúncios de venda de sementes. Em 1831, era anunciado “sementes de hortaliças de todas as qualidades, muito frescas, chegadas de Lisboa”. Já em 1836, eram ofertadas sementes vindas da França¹³⁴. Nabos, couves, alface, ervilha¹³⁵ eram algumas das hortaliças produzidas e comercializadas pela cidade. Além disso, havia uma procura por feitores especializados no trato de hortaliças: “precisa-se de um feitor que saiba plantar, alinhar e tratar de laranjeiras, e horta”. Já outro anúncio exigia que o candidato soubesse podar hortas, além de ter conhecimentos de enxertar e alinhar laranjeiras¹³⁶.

Além dos mercados da cidade, alguns alimentos poderiam ser remetidos para outras localidades. Em 1836, o dono de um sítio ofertava 1.200 cocos com casca para embarque. O fato de ainda estarem com casca fazia com que sua conservação fosse facilitada, sendo

¹³¹ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0525, 03/11/1834; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0501, 15/10/1830; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0091, 28/04/1831.

¹³² KOSTER, Henry. op. cit., p. 29 e p. 38.

¹³³ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0098, 04/05/1833; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0514, 02/11/1830.

¹³⁴ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0042, 22/02/1831; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0051, 04/03/1836.

¹³⁵ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0031, 09/02/1836; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0453, 18/08/1832.

¹³⁶ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0088, 20/04/1833; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0329, 07/03/1832.

relativamente tranquilo o envio para áreas distantes. Laranjas também eram ofertadas para serem embarcadas¹³⁷. Frutas como a laranja eram importantíssimas, sobretudo nas viagens de longa distância. Manter uma dieta rica em vitamina C evitava os males do escorbuto, mantendo a saúde da tripulação e até mesmo dos escravizados que cruzavam o Atlântico. Além disso, elas também poderiam ser comercializadas em outras regiões. Ao primeiro momento, pode parecer estranha esta suposição. Porém, nos oitocentos, o envio de frutas para locais distantes era relativamente comum. Pereira da Costa, falando sobre a região de Curcuranas, próximo a Afogados, afirma que as melancias produzidas na região, extremamente doces e volumosas, chegaram a ser enviadas constantemente para a corte, compondo a mesa de D. João VI¹³⁸.

Muitos destes sítios tinham à disposição grandes áreas plantadas com capim, o que facilitava a atividade pastoril. No período, vários anúncios mencionam a capacidade de abrigar dezenas de animais. Em uma propriedade próxima a povoação de Afogados, o anunciante arrendava um sítio com casa de vivenda, olaria e com suficiência para ter trinta ou mais vacas de leite. Já em outra propriedade no lugar do Piranga, havia a capacidade de abrigar até duas dúzias de vacas leiteiras, além de contar com uma casa de qualidade, estrebaria para cavalo e vários tipos de frutas e plantações. Uma terceira propriedade, situada na estrada do Arraial, contava com capacidade para 20 vacas¹³⁹.

Ao que parece, havia uma procura por estas propriedades, com diversos anunciantes buscando sítios para comprar ou arrendar que fossem próximos a cidade e tivessem capacidade de abrigar vacas de leite. O comércio dos animais também acontecia. Em 1835, oferecia-se 34 cabeças de gado para venda, sendo 16 delas com capacidade para fornecer leite. Em outro anúncio, 10 vacas novas e boas de leite eram ofertadas, apenas para citar alguns exemplos¹⁴⁰.

Mão-de-obra especializada no trato com vacas era procurada por donos de sítio. São diversos os anúncios que fazem menção à escravizados com habilidade no trato de animais. Um deles, com 18 anos, sabia desleitar vacas, além de ser carreiro¹⁴¹. Feitores para cuidar desses animais também eram procurados. Além de pastorear os animais, era exigido que tivessem

¹³⁷ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0167, 04/08/1836; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0467, 22/08/1834.

¹³⁸ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. op. cit., p. 72.

¹³⁹ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0243, 16/11/1831; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0190, 07/10/1835; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0026, 03/02/1831.

¹⁴⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0087, 23/05/1835; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0196, 13/09/1831.

¹⁴¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0074, 04/04/1829; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0054, 09/03/1831.

habilidade para retirar o leite. Dependendo da propriedade, os donos também exigiam que os feitores soubessem tratar de hortaliças e roçados em geral¹⁴².

Eram destes sítios saía boa parte do leite consumido pela população recifense. Em virtude da dificuldade de conservação deste alimento, era necessário que fosse retirado pela manhã, sendo enviado à cidade logo após. Escravizados faziam o caminho entre os arrabaldes e os bairros centrais, vendendo o leite porta a porta. É o caso de José, que fugiu em uma de suas idas ao Recife, onde comercializava o leite da propriedade de seu senhor. Joana, com idade de 40 anos, também aproveitou a saída para a cidade para empreender sua fuga. O seu senhor, dono de um sítio na Capunga, diz que Joana era vendeira de leite e banha de manhã e na parte da tarde vendia frutas¹⁴³. Além de vender porta a porta, é provável que existissem pequenas lojas dentro da cidade que faziam este comércio. É o que dá a entender o anúncio de 1831, onde o dono de uma loja de louça e vidros anunciava ter leite de vaca diariamente¹⁴⁴.

A proximidade com os rios era um dos fatores que tornavam essas propriedades ainda mais atraentes, principalmente pela facilidade de trânsito dada pela via fluvial. Além disso, o rio era utilizado para a pesca de peixe, outro alimento que fazia parte da dieta dos habitantes recifenses. É provável que parte significativa do peixe vendido no Mercado da Ribeira tivesse como local de origem estes sítios. Além da pesca de rede no Capibaribe, os proprietários dos sítios também utilizavam uma armadilha, conhecida como curral de peixe. Luiz Geraldo Silva afirma que, segundo as descrições do século XIX, o curral consistia em estacas fincadas no fundo das águas, reunidas a madeiras finas atadas entre si, de modo a impedir a passagem de peixes, exceto alevinos. Eram divididos em três compartimentos: o primeiro, chamado de sala, mais espaçoso, com portas de saída e entrada franca para os peixes. O segundo, chamado de chiqueiro do meio, mais apertado, mas ainda permitia a saída e entrada de animais. Já o terceiro, chamado de chiqueiro de matar, tinha menor extensão e não permitia a saída do peixe. Além dos três compartimentos, existia a espia, que era uma espécie de caminho, com até 100 braças, que guiava os animais em direção ao curral¹⁴⁵. Já em outras propriedades, havia a menção a viveiros de peixe. Não fica claro se seria uma espécie de sinônimo para curral de peixe ou se já era outra forma de produção.

Em 1834, estava à venda o sítio denominado Olho de Água, na Curcuranas, próximo à freguesia dos Afogados. A propriedade contava com 100 pés de coqueiros, terras suficientes

¹⁴² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0267, 09/12/1836.

¹⁴³ HDBN, Diário de Pernambuco nº 0083, 17/04/1833; HDBN, Diário de Pernambuco nº 0594, 31/01/1835.

¹⁴⁴ HDBN, Diário de Pernambuco nº 21/08/1831.

¹⁴⁵ SILVA, Luiz Geraldo. op. cit., p. 106.

para plantação e quatro currais de peixe, o que deveria render uma quantia significativa. Já em outro anúncio, é possível perceber o uso do termo viveiro como sinônimo para curral de peixe. Ofertava-se um sítio na Madalena com casa de vivenda, bom poço de água e com um bom viveiro de peixe no fundo, onde entrava água em todas as marés¹⁴⁶. Já nas outras propriedades a referência era a viveiros de peixe, sem detalhamentos. Outro tipo de produção também foi mencionado, em um sítio na Estância, nas margens do Capibaribe. Contava com uma grande lagoa de água doce, que criava bastante peixe. Além disso, tinha potencial para a construção de pelo menos mais duas destas, o que aumentaria rentabilidade da propriedade¹⁴⁷.

Luiz Geraldo Silva aponta que entre os setecentos e oitocentos, os sítios costumavam ser arrendados para pescadores. Se tivessem currais, o arrendamento deste era separado. O autor demonstra que havia uma concentração significativa de pescadores livres em comunidades que articulavam a cultura pesqueira com as atividades nos sítios, sobretudo a venda de cocos. Além disso, acabavam disputando o mercado de trabalho com os pescadores de alto mar e rios, que em sua maioria eram escravizados¹⁴⁸.

Parte das terras destes sítios também eram utilizadas para o plantio da onipresente mandioca, alimento presente nos lares de parcela significativa da população. Domesticada pelos indígenas e paulatinamente inserida na alimentação, a farinha deste tubérculo era indissociável da alimentação diária nos oitocentos. Os anúncios são permeados de informações relativas a utensílios – roda, prensa, forno e tacho – e até mesmo casas de farinha, como em um anúncio de um sítio na estrada do Uchôa. Já na estrada dos Aflitos, havia uma propriedade que contava com bastante terra, grande baixa, bastantes árvores de fruto, estrebaria, cacimba, casa de vivenda e de farinha¹⁴⁹.

A produção deste gênero era ideal para este tipo de propriedade, pois poderia garantir a subsistência de seu dono e da sua força de trabalho – feitores e escravizados – além de gerar um excedente comercializável, dependendo das circunstâncias. Em períodos de instabilidade e escassez, era de suma importância se livrar da dependência do mercado, já que os preços oscilavam bastante, como veremos no próximo capítulo.

Outro fator que auxiliava a adoção do cultivo da mandioca é a facilidade no plantio, já que se adaptava a praticamente qualquer tipo de solo e a colheita não precisava ser feita de maneira imediata. Segundo Bert Barickman, se o terreno já estivesse limpo, um lavrador, com

¹⁴⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0380, 05/05/1834; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0231, 24/10/1836.

¹⁴⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0461, 14/08/1834.

¹⁴⁸ SILVA, Luiz Geraldo. op. cit., p. 109.

¹⁴⁹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0069, 30/03/1827; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0385, 21/05/1832.

o auxílio de um escravizado, poderia dar conta de preparar e plantar dez mil covas de mandioca dentro de um mês, que poderia lhe render até 400 alqueires de farinha¹⁵⁰. Após isso, eram necessárias apenas algumas capinas sazonais para evitar pragas: a primeira feita cerca de 4 semanas após o cultivo e a segunda cerca de quatro a cinco meses mais tarde. Entretanto, era necessário aguardar de nove a dezoito meses para efetuar a colheita. Ela poderia ser feita de maneira esparsa ao longo do ano, de acordo com as necessidades de cada propriedade e as exigências do mercado. Se o preço caía, os que não tinham urgência de dinheiro reduziam a colheita e a quantidade de farinha enviada ao mercado. Em anos de crise ou em momentos de alta de preço, a produção era aumentada para ter maiores lucros. A colheita esparsa trazia consigo um melhor manejo da lavoura, compatível com as necessidades do momento, proporcionando uma distribuição de renda uniforme ao longo do ano.

A associação entre a cultura da mandioca e as propriedades de pequeno porte era uma marca registrada nos oitocentos. Como vimos na breve discussão historiográfica feita acima, em todas as regiões analisadas havia a menção a farinha de mandioca como um dos alimentos produzidos em sítios, quintais e chácaras. José Augusto Leandro, por sua vez, vai além. Consultando uma série de inventários *post-mortem* da comarca de Paranaguá, o autor afirma que a maior parte das unidades produtivas tinha a sua disposição a roda, prensa, o forno e o tacho¹⁵¹, elementos essenciais para a produção da farinha.

Devido ao fato de os anúncios não fazerem menção a quantidade de covas disponíveis ou extensão das terras, fica praticamente impossível ter alguma dimensão da quantidade de mandioca plantada nestes sítios. Entretanto, em um deles é possível ter informações preciosas a respeito. É o caso de um sítio localizado no Monteiro, que contava com plantação de capim, ananaseiros, bananeiras e 10 mil covas de roça capaz de fazer farinha¹⁵². Qual seria o rendimento que esta quantidade de covas poderia proporcionar? Em primeiro lugar, é importante ressaltar que o rendimento ficava à mercê de algumas variáveis: o tipo de solo, o regime de chuvas – seca ou chuva extrema –, o perigo das pragas e a invasão de animais, que poderiam botar toda uma plantação a perder.

Em seu clássico estudo sobre o Recôncavo Baiano, Bet Barickman, baseado em relatos da primeira metade dos oitocentos, aponta que um rendimento de 30 alqueires a cada 1.000

¹⁵⁰ BARICKMAN, Bert Jude. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 197. Lembrando que aqui utilizamos 23,5 kg como o peso de um alqueire.

¹⁵¹ LEANDRO, José Augusto. A roda, a prensa, o forno, o tacho: cultura material e farinha de mandioca no litoral do Paraná. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 27, n. 54, 2007, pp. 261-278, p. 265.

¹⁵² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0480, 18/09/1830.

covas plantadas não tinha nada de excepcional. O autor acaba adotando a medida de 40 alqueires a cada 1.000 covas. Portanto, se utilizarmos esta média para a propriedade acima descrita, ela iria produzir 400 alqueires. Se olharmos para o pior cenário, este rendimento seria de 300 alqueires. O mesmo autor utiliza a média anual de consumo na casa de 9,125 alqueires de farinha por pessoa. Tendo como referência o maior rendimento possível, esta propriedade poderia sustentar tranquilamente mais de 40 pessoas pelo período de um ano. A adoção da mandioca nestas propriedades, mesmo que pequena, já seria capaz de livrar os seus proprietários da dependência do mercado e, dependendo da situação, gerava um excedente comercializável, que tinha como destino os mercados da cidade.

Até aqui, foi enfatizado o potencial econômico destes sítios em relação ao abastecimento da cidade. Porém, outros tipos de produtos também eram explorados nestas localidades: a venda de capim, que rumavam dos arrabaldes para a cidade através das canoas, as olarias, que abasteciam a crescente demanda de construções no Recife imperial, e as matas de alguns sítios, que forneciam a lenha necessária para o uso nas cozinhas das casas e padarias da cidade.

As plantações de capim estavam presentes na maioria dos anúncios coletados no *Diário de Pernambuco*, perdendo apenas para as menções às árvores frutíferas. A busca por capim se dava por dois motivos principais: 1) servir de alimento para os animais da propriedade; 2) Intenção de comercializar o produto na zona urbana, já que a tração animal ainda era um dos principais meios de locomoção, gerando uma demanda. Alguns destes sítios com baixas de capim tinham escadinhas de embarque para o Rio Capibaribe, facilitando o seu transporte. Magna Milfont afirma que este comércio era um dos mais rentáveis da província. Segundo ela, o trânsito de canoas com capim chegava a ser superior ao das carregadas com hortaliças e frutas em geral. Ainda segundo a autora, eram nos cais das propriedades particulares em frente as margens do Capibaribe e Beberibe que se articulavam os principais pontos de venda do capim¹⁵³. Além disso, quem não morasse nesses sítios tinha que contar com o fornecimento dos vendedores de capim, como demonstram os anúncios de venda. Em 1827, um anunciante oferecia capim a ser buscado na cidade a 200 réis o feixe. Se fossem buscar em seu sítio, na Piranga, o valor era de 120 réis. Já outro anunciante ofertava o produto mensalmente pelo valor de 3\$000, sendo um feixe por dia. Também podiam optar pela entrega diária em sua respectiva residência¹⁵⁴.

¹⁵³ MILFONT, Magna Lícia Barros, op. cit., p. 37.

¹⁵⁴ HDBN, *Diário de Pernambuco*, n° 0129, 20/06/1827; HDBN, *Diário de Pernambuco*, n° 0054, 09/03/1829; HDBN, *Diário de Pernambuco*, n° 0042, 22/02/1831.

Outro ramo extremamente rentável era o de produção de tijolos e telhas. As olarias estavam espalhadas pelos arrabaldes da cidade, se aproveitando da demanda gerada pela expansão em direção aos subúrbios e suas consequentes construções. Além disso, na cidade propriamente dita a demanda também deveria ser alta, em virtude das inúmeras construções e reparos que eram feitos nos três bairros. Evaldo Cabral de Mello, em seu estudo sobre as canoas do Recife, chama atenção para estas transações, afirmando que algumas das canoas oferecidas para venda tinham sua capacidade de carga medida em quantidade de tijolos, passando facilmente da casa de 800. Algumas delas, inclusive, chegavam a carregar 1.300 tijolos¹⁵⁵. Além disso, o autor afirma que a maioria destas olarias ficavam próximas ao rio: além de ter à disposição água em abundância para produzir os tijolos e telhas, facilitava o embarque e transporte do produto.

Os anúncios de venda destas olarias deixavam explícito o potencial econômico, além de sempre fazer menção a proximidade do Capibaribe:

Arrenda-se uma olaria no lugar denominado o Remédio junto a camboa, que muito facilita o embarque com 60 palmos de largura e 240 de fundo, com forno no meio, que cozinha 70 milheiros de tijolos, e um mais pequeno junto do mesmo, que serve para cozinhar telhas, e com a mesma olaria também se aluga um preto próprio para o trabalho dela, e uma canoa aberta que carrega 600 tijolos, a dita olaria tem cômodos para pequena família, e arranjo para pretos, barreiro dentro da mesma, terras para plantar, e um viveiro com bastante peixe: na rua do Hospício último sobrado que vira para o Pombal¹⁵⁶.

É claro que nem todas as olarias tinham as capacidades acima citadas, sendo esta uma exceção. Além da ótima capacidade de produção de telhas e tijolos, ainda era possível produzir algum gênero na terra disponível, além do viveiro de peixe. O anúncio também deixa transparecer a especialização do trabalho, já que havia um escravizado próprio para o trabalho nela. Os donos destas propriedades também buscavam feitores que tivessem prática com trabalhos de olaria¹⁵⁷. Voltaremos a este assunto dos ofícios desempenhados nestes sítios um pouco adiante.

Por ter sua origem diretamente ligada ao parcelamento de antigos engenhos, alguns destes sítios tinham à disposição terrenos com vegetação nativa, que ainda não haviam sido desmatadas para abastecer as fornalhas dos engenhos. Os usos para a lenha eram inúmeros:

¹⁵⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife... op. cit., p. 76. Os anúncios de venda de canoas faziam menção específica ao carregamento de tijolos: “quem tiver uma canoa aberta, que carregue de 500 a 1000 tijolos, e a queira alugar por mês, sem canoeiro: pode falar com Manoel Luis da Veiga no seu sítio”. HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0061, 14/03/1833.

¹⁵⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0380, 15/05/1832.

¹⁵⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0506, 25/10/1832.

abastecer engenhocas, alimentar os fornos das olarias e abastecer as casas e padarias da cidade. Em um dos anúncios, se enfatizava que a matas de um sítio fornecia boa madeira para obras¹⁵⁸. A lenha também era transportada pelas canoas e chegava à cidade propriamente dita. Na rua Nova, junto à ponte da Boa Vista, vendiam-se lenhas em feixe, que vinham transportadas em canoas. Já o dono do sítio do Araçá, situado em Santo Amaro, oferecia-se lenha grossa e miúda de cajueiro e mangueira, muito secas e próprias para padaria¹⁵⁹.

Independentemente do tipo de atividade desempenhado nestes sítios, o que os parecia unir era o emprego de mão-de-obra especializada. São constantes os anúncios procurando por feitores que tivessem habilidades específicas, casando com as características das propriedades. Maioria significativa dos feitores empregados tinham origem portuguesa. Bruno Câmara aponta que os jornais dos oitocentos eram permeados de anúncios de empregadores buscando portugueses para o serviço de mando e administração, sendo extremamente disputados¹⁶⁰. Os anúncios eram diversos, exigindo habilidade com hortas e arvoredos, lavouras, ordenha, enxertos e podas de árvores frutíferas, olaria, cultivo de capim e até mesmo trabalho na enxada. Entretanto, um dos fatores principais era o cuidado com os escravizados, como em um sítio próximo da praça, que abrigava entre 10 e 12¹⁶¹.

Apesar de parcela significativa dos feitores serem portugueses, havia espaço também para os brasileiros. Em 1827, oferecia-se para serviço de feitor um homem pardo e hábil, que entendia de tudo de sítio ou engenho, tendo quem abonasse seu comportamento. Era comum neste tipo de anúncio a indicação de alguém que afiançava a conduta, já que era uma característica apreciada pelos contratadores. Já outros preferiam trabalhar com nacionais. Em 1831, um anunciante buscava um homem forro para feitor de sítio, que soubesse tratar de toda qualidade de arvoredo¹⁶².

Parcela significativa dos anúncios de venda de sítios faziam menção a casas para escravizados ou até mesmo senzalas. A cidade do Recife, em seus três bairros principais, contava com um contingente significativo de escravizados, dispersos nas mais variadas atividades. O mesmo acontecia nos arrabaldes, principalmente pela facilidade de se ter um

¹⁵⁸ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0290, 15/01/1830.

¹⁵⁹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 102, 09/05/1833; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0557/1834, data ilegível.

¹⁶⁰ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. *O “retalho do comércio”: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2012, p. 209.

¹⁶¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0448, 11/08/1832; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0506, 25/10/1832; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0254, 20/11/1833; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0168, 09/09/1835.

¹⁶² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0054, 10/03/1827; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0194, 10/09/1831.

escravizado, já que o tráfico para Pernambuco estava a todo vapor no período¹⁶³. Ao que tudo indica, era o trabalho deste grupo que sustentava a produção na maioria destas propriedades, bem como em outros setores da sociedade. A utilização deste tipo de mão de obra em sítios e chácaras também foi observado por estudiosos citados no começo deste tópico.

Além da menção às senzalas, alguns anúncios estimavam a quantidade de escravizados que a propriedade poderia receber. Um sítio na Piranga, com área para criar gado, pomar e olaria, abrigava 20 cativos. Já uma propriedade na Madalena, com baixas de capim e pés de laranjeiras, ocupava 8. Outro anunciante buscava uma propriedade que acomodasse 10 a 12 vacas de leite e 10 escravizados para se ocupar no ofício de enxada. Em 1831, arrendava-se “um bom sítio, muito perto da praça, com grande planta de capim feixe, baixas para ocupar 20 cativos, capaz de 30 vacas de leite e casa sofrível”¹⁶⁴.

Era comum encontrar anúncios de compra, venda e aluguel de escravizados especializados no trabalho em sítio. Oferecia-se escravizados com conhecimento de plantações, em todo tipo de serviço no campo e com experiência em ordenhar vacas. Até mesmo para desempenhar ofício de feitor era possível encontrar. Já no caso dos aluguéis, um anunciante necessitava de quatro trabalhadores para um sítio, pagando 320\$ de diária a cada¹⁶⁵.

As escravizadas de ganho, por sua vez, desempenhavam um papel fundamental, ao passo que formavam o elo entre estes centros produtores e a cidade, vendendo pelas ruas do Recife as frutas, verduras, legumes, e demais produtos oriundos destes sítios. Em 1833, um anunciante buscava duas escravizadas de ganho para trabalhar em um sítio próximo da cidade. Já outro buscava uma cativa “que entendesse de plantações de sítio”, e uma “negra moça para vender verduras na rua e [que] saiba lavar de varela”. Já no ano seguinte, se anunciava uma escravizada com um filho de 5 a 6 meses, “boa lavandeira de roupa, sabe trabalhar em sítio, e boa para ama de leite”¹⁶⁶. Este tipo de mão-de-obra deveria ser extremamente cobiçado, já que o caráter multifuncional poderia evitar a contratação de terceiros. O caso de Joana, acima citado, reforça o que acabamos de apontar. Pela manhã vendia leite e banha e na parte da tarde comercializava frutas.

¹⁶³ Ver: CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade...* op. cit., capítulos 2, 4 e 5.

¹⁶⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0160, 28/07/1831; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0309, 11/02/1832; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0082, 13/04/1833; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0176, 28/08/1831.

¹⁶⁵ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 03/06/1834; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0471, 11/09/1832; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0329, 04/03/1830.

¹⁶⁶ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0041, 16/02/1833; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0240, 04/11/1833; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0348, 21/03/1834.

A presença deste tipo de mão-de-obra nas propriedades pode ser visualizada através dos anúncios de fuga. Na seção de escravos fugidos, são várias as menções a trabalhadores que acabam fugindo destas propriedades. Além disso, como bem notou Maciel Henrique, alguns senhores indicavam nos anúncios de jornais um duplo endereço onde deveriam ser entregues depois de capturados: alguma rua da cidade ou no sítio que possuíam¹⁶⁷. A fuga podia ser tanto para alguma povoação próxima, onde poderia se manter trabalhando em ofício semelhante, ou para a cidade, onde estes escravizados se misturavam com a população de cor. Dependendo de sua rede de solidariedade, poderia encontrar algum tipo de refúgio ou apoio. Em 1834, Joaquim da Silva e Pereira, dono de um sítio no Benfica, anunciava a fuga de seu cativo, chamado Lucas. Ao que parece, havia chegado proximamente, pois tinha uma “fala pouco inteligível e se faz de desentendido quando lhe se pergunta qualquer coisa”. Já José, que tinha de 20 a 22 anos, nação da costa e dentes limados, fugiu do sítio Caiana, situado na freguesia da Várzea. Segundo seu senhor, ele estava andando junto com uma escravizada de nome Catarina. Os apreendedores deveriam entregá-lo no sítio do Paraíso ou na rua do Queimado¹⁶⁸.

Além dos subúrbios e da cidade, estes escravizados também tinham como alternativa a fuga para o quilombo do Catucá, que ficava nas imediações do Recife, sendo praticamente um quilombo urbano. Foi o que fez José, nação da costa. A procura já era de longa data, pois o anúncio afirmava que ele havia fugido no ano anterior. Foi açoitado nas matas do sítio do Cordeiro, onde obteve a ajuda dos escravizados da propriedade e de lá rumou para o Catucá. Posteriormente voltou a cidade, “onde foi visto em entrudos e na praça da Boa Vista vendendo capim, no pelourinho no serviço das caixas, e ultimamente no Aterro dos Afogados”¹⁶⁹.

O trabalho nestas propriedades poderia colocar os escravizados em uma situação de certa autonomia, já que alguns deles se deslocavam em direção à cidade. Esta distância do proprietário poderia ser utilizada para empreender a fuga. Foi o que fez José, nação angola, com idade entre 21 e 22 anos e bem falante que fugiu em uma de suas idas ao Recife para vender leite. O mesmo itinerário fez Ilário, trabalhador do sítio de Santo Antônio, na freguesia da Várzea. Era “bem conhecido nesta praça [Recife] por vender leite todos os dias”.¹⁷⁰

Apesar de ser uma sociedade permeada pela escravidão, sendo ela utilizada em todo e qualquer tipo de ofício manual, o trabalho nestes sítios não ficava restrito a este grupo. Além dos feitores, também era possível encontrar livres e despossuídos trabalhando como lavradores

¹⁶⁷ SILVA, Maciel Henrique Carneiro da. op. cit., p. 42.

¹⁶⁸ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0561, 17/12/1834; HDBN, Diário de Pernambuco, nº, 0359, 08/04/1834.

¹⁶⁹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0067, 28/03/1831.

¹⁷⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0083, 17/04/1833; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0069, 30/03/1827.

nestas propriedades. Um anúncio de 1831 é bem sugestivo nesse sentido: “precisa-se de um, ou dois trabalhadores de enxada para um sítio perto desta cidade: servem para isto brancos, estrangeiros, pardos, pretos, casados, solteiros, forros ou cativos”¹⁷¹. Bruno Câmara, em seu estudo sobre a comunidade portuguesa do Recife nos oitocentos, afirma que parte desse contingente tinha como ofício o trabalho na agricultura, principalmente os açorianos. Havia uma espécie de distinção étnica: os portugueses continentais, sobretudo da região do Porto se empregavam no comércio, já os açorianos eram preferidos para o serviço de campo nos engenhos e sítios¹⁷².

Tinha razão Marcus Carvalho ao afirmar que boa parte dos terrenos dos engenhos desativados tornaram-se verdadeiros celeiros do Recife¹⁷³. Próximo aos três bairros principais e se aproveitando dos caminhos fluviais proporcionados pelo Capibaribe, estes sítios produziam boa parte das frutas, verduras, legumes e hortaliças que eram consumidos na cidade, além da onipresente farinha de mandioca, do leite e do peixe. Para encontrar seus compradores, dependia do trabalho de canoeiros e escravizadas de ganho, que transitavam entre o rural e o urbano. Já nas unidades produtivas, o trabalho de feitores, escravizados e livres era essencial. O potencial econômico dessas localidades era alto, indo muito além da produção de gêneros. O capim, essencial para a alimentação dos animais, que era o principal meio de locomoção na cidade, rendiam um dinheiro extra a seus donos. Já as olarias, situadas à margem dos rios, desempenharam um papel fundamental no fornecimento de telhas e tijolos, absorvendo a demanda crescente da cidade, que ia cada vez mais em direção aos arrabaldes no avançar dos oitocentos. Estes sítios desempenharam um papel fundamental no abastecimento da cidade, complementando o comércio de grande cabotagem. Boa parte da farinha de mandioca, e praticamente todo o charque consumido pelos habitantes, chegava ao Recife através do porto. É a análise deste comércio que os próximos capítulos se concentram.

¹⁷¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0068, 29/03/1831.

¹⁷² CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas, op. cit., p. 110.

¹⁷³ CARVALHO, Marcus J. M. de, Liberdade... op. cit., p. 48.

3 PRODUTORES, COMERCIANTES E CONSIGNATÁRIOS: O COMÉRCIO DE FARINHA DE MANDIOCA PARA O RECIFE ATRAVÉS DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

A cidade do Recife contava com um enorme fluxo comercial. Para os seus habitantes, principalmente os que transitavam no bairro portuário, a grande circulação de embarcações no mosqueiro e a intensa atividade de descarga promovida pelos estivadores fazia parte do cotidiano. É provável que muitos deles tenham presenciado os sacos de farinha sendo retirados de embarcações vindas dos mais variados portos do Império. O comércio deste produto era acompanhado constantemente pelas autoridades. Um breve período de instabilidade e escassez seria suficiente para que a incerteza e a apreensão tomassem conta, já que este alimento era visto como um gênero de primeira e indispensável necessidade. Era ele que garantia a maior parte das calorias diárias necessárias, geralmente complementada com proteína animal, seja ela fresca, a chamada carne verde, ou conservada em sal, o charque. Não há como pensar a alimentação da população do Recife sem fazer menção a este produto.

O ato de comer pode ser pensado, por alguns, como algo trivial ou até mesmo naturalizado. Entretanto, não comemos o que comemos por um simples acidente da história ou obra do acaso. Surge então a intrigante questão: por que a farinha de mandioca era o principal alimento dos habitantes dos oitocentos? Podemos adiantar, de antemão três questões: 1) a farinha de mandioca sempre foi conhecida, pelos próprios agentes históricos que estamos lidando, como um dos mais valiosos recursos, pois ela consegue oferecer, em uma mesma área plantada, mais calorias do que o milho, o arroz, a batata ou qualquer outra cultura alimentícia. 2) este produto tem como uma de suas principais características uma profunda capacidade de conservação. A depender de como é preparada, a farinha de mandioca seca pode permanecer em boa qualidade por meses, facilitando seu armazenamento e venda para locais distantes. 3) cultivar a mandioca e prepará-la para o consumo era uma tarefa cansativa, mas que não necessariamente envolvia um enorme contingente ou capital. Portanto, era uma das opções mais democráticas, já que conseguia aliar três aspectos importantes: facilidade na produção, fornecimento de altas quantidade de calorias e boa capacidade de preservação.

O presente capítulo está dividido em quatro partes. A primeira delas tem como objetivo principal apontar os aspectos que levaram a farinha de mandioca a se tornar o principal alimento da dieta dos recifenses nos oitocentos. Para tal, é necessário recuar ao período colonial, quando

os portugueses estabeleceram os primeiros contatos com a população nativa e perceberam o potencial nutritivo da farinha de mandioca, além de sua capacidade de conservação. A partir daí, os colonizadores se apropriaram do cultivo e do beneficiamento da mandioca para o consumo interno. Além disso, passaram a utilizá-la como alimento nas frotas que cruzavam os oceanos do vasto Império português. Entre os séculos XVII e XIX, a mandioca se espalhou por vários continentes e diferentes sociedades.

Os dois tópicos seguintes são dedicados à análise do comércio de farinha de mandioca através da navegação de cabotagem. Nos oitocentos, o transporte deste produto para áreas distantes já estava popularizado. À primeira vista, podemos imaginar que, se o transporte a nível internacional já era feito, enviar embarcações de uma província a outra, em viagens que duravam, em sua maior distância, pouco mais de um mês, não era uma tarefa difícil. Porém, o comércio de cabotagem era repleto de desafios. O primeiro deles reside nas dificuldades de locomoção em virtude da falta de correntes marítimas, como na modalidade transatlântica. Dependendo da rota, as embarcações tinham que fazer uma série de manobras para vencer as correntes e os ventos contrários. Outro aspecto que merece ser destacado é que em muitas das viagens as embarcações iam parando em vários portos entre o local de origem e chegada, seja para reabastecimento ou para adquirir outros produtos que poderiam ser acondicionados nos porões. Portanto, atuar no comércio de cabotagem requeria por parte dos comerciantes e da tripulação um conhecimento específico.

O tópico 3.2 se dedica a análise dos principais centros produtores/fornecedores de farinha ao longo do período. O que eles tinham em comum, além da alta produção de farinha, era a proximidade ao mar, o que facilitava o transporte. Já no 3.3, o foco se desloca para os comerciantes da praça do Recife, que faziam a intermediação entre os produtores e o consumidor final. Como veremos, nomes conhecidos da província, envolvidos no tráfico de escravizados, também participavam do comércio de gêneros de primeira necessidade. Por último, o 3.4 representa um esforço em apresentar ao leitor as nuances do comércio de farinha da cidade na conturbada década de 1830: a instabilidade política do período regencial, somada as várias revoltas, motins e insurreições impactaram diretamente no comércio da cidade, como veremos.

3.1 A apropriação do saber indígena, o traslado da mandioca e suas técnicas de produção

Os hábitos alimentares da população nativa foi um dos principais temas das narrativas dos colonizadores que aqui aportaram a partir de 1500. Dentre os muitos alimentos, inúmeras páginas foram dedicadas à descrição da mandioca e seu modo de preparo. Entretanto, é necessário ressaltar que este conhecimento foi dominado pelos indígenas em um longo processo, na casa dos milênios. Segundo Fernand Braudel, duas revoluções técnicas definiram os rumos da alimentação das sociedades humanas. O surgimento da caça organizada, e, posteriormente, da agricultura¹⁷⁴, possibilitaram um salto nas relações humanas com o ambiente e em suas formas de organização. Através da prática da agricultura, o ser humano foi intervindo diretamente nas espécies consumíveis, levando a rendimentos crescentes. Estes, por sua vez, possibilitaram a fixação, parcial e/ou total em um território e o crescimento populacional.

Apesar de haver um consenso sobre a domesticação da mandioca ter ocorrido nas Américas, há um intenso debate sobre a exata localização. As possíveis áreas de origem incluem as regiões hoje compreendidas como América Central, região Amazônica e o Centro-Oeste brasileiro. Os estudos, no campo da arqueologia, dedicados a encontrar os vestígios mais remotos deste alimento têm levantado várias possibilidades. Os registros mais antigos, na América do Sul, são de 3.735 anos. Já na atual região do México, datam de 2.500 anos¹⁷⁵. Estas variadas evidências levaram os especialistas a duas principais hipóteses: a primeira seria de que a mandioca foi domesticada na região do atual México, onde estão localizadas as datações mais antigas. Já a segunda aponta para processos de domesticação ocorrendo paralelamente e a partir de duas espécies distintas. Enquanto a mandioca – que tem em sua composição elementos químicos nocivos à saúde, o ácido cianídrico – foi domesticada na América do Sul, uma outra espécie, livre destes elementos – comumente chamada, na atualidade, de macaxeira ou aipim – foi domesticada mais ao norte da América¹⁷⁶.

Deixando de lado esta busca pela “origem”, é importante ressaltar que o domínio sobre este tubérculo proporcionou a população nativa a fixação no território e o estabelecimento de uma dieta baseada na farinha de mandioca como seu principal elemento, o que Braudel chama de planta civilização. Para ele, estas seriam as responsáveis por “organizar a vida material e por vezes a vida psíquica dos homens com grande profundidade, a ponto de se tornarem estruturas quase irreversíveis”¹⁷⁷. Entretanto, a dieta dos habitantes locais não se resumia a farinha de

¹⁷⁴ BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo, Séculos XV-XVIII**. Vol. 1. São Paulo: Martins Fontes 1991. p. 91-92.

¹⁷⁵ KARASCH, Mary. *Manioc*. In: KIPLE, Kenneth F.; ORNELAS, Kriemhild Coneè (orgs.). **The Cambridge world history of food**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000. pp. 181-186. p. 182-183.

¹⁷⁶ KARASCH, Mary, op. cit., 182.

¹⁷⁷ BRAUDEL, Fernand. vol. 1... op. cit., p. 92.

mandioca e era bastante diversificada. É comum encontrar menções ao consumo de palmito, que poderia ser retirado de pelo menos oito tipos de palmeiras - pindobas, o anajá-mirim, a japeraçaba, o pati, o buri, os piçandós, o urucuri e a patioba – frutas como o caju e o ananás, além de diversos tipos de feijões e jerimus, apenas para citar alguns exemplos. Os europeus também tiveram um enorme interesse em descrever a caça. Nos relatos dos seiscentos, é possível encontrar menções ao consumo de papagaios e bugios, assim como aves de pequeno e médio porte. Consumiam também lagartos, cobras, ratos e outros animais peçonhentos. A prática da pesca também foi descrita com profundidade, bem como a coleta de mariscos ¹⁷⁸.

Luís da Câmara Cascudo, em *História da alimentação no Brasil*, se refere a farinha de mandioca como “a rainha do Brasil”: “a farinha é camada primitiva, o basalto fundamental na alimentação brasileira. Todos os elementos são posteriores, assentados na imobilidade do uso mult centenário, irredutível, primário, instintivo”¹⁷⁹. Para o autor, a mandioca prendeu a atenção dos cronistas portugueses desde os primeiros contatos, destacando-se Pero de Magalhães Gandavo (1576) e Gabriel Soares de Souza (1584). Muitos deles expuseram e discutiram as minúcias do preparo da farinha, mingaus, beijos, caldos, bolos e demais derivados. A unanimidade nas narrativas tinha relação com a constatação que a farinha era alimento regular, obrigatório, indispensável à nativos e europeus recém chegados, além de ser saudável, saborosa, de fácil digestão e muito substancial. Da mandioca, os indígenas produziam farinha e beijos: a primeira acompanhava todas as coisas comíveis, da carne às frutas. Já o segundo era consumido com bebidas e foi um dos primeiros alimentos a serem inseridos na malatolagem das embarcações.

Estes relatos também traziam consigo elementos reveladores do choque de duas culturas totalmente distintas. Apesar das páginas serem dedicadas a descrever os “hábitos do novo mundo”, uma leitura a contrapelo revela nuances da alimentação do velho mundo e das aproximações e distanciamentos em relação à alimentação da população nativa. Como nos adverte Sidney Mintz, “em toda sociedade, a comida é um veículo, culturalmente marcado, de significação simbólica. Tão prosaica, no dia a dia, e, no entanto, tão vital, a alimentação está

¹⁷⁸ O objetivo principal foi dar ao leitor uma dimensão da rica dieta dos habitantes do litoral atlântico das Américas. As informações que aqui foram brevemente citadas têm como origem os relatos de diversos europeus, já conhecidos pelos estudiosos do período colonial. Para uma análise mais detalhada, ver: PANEGASSI, Rubens Leonardo. **O mundo universal: alimentação e aproximações culturais no Novo Mundo ao longo do século XVI**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008, p. 37-45.

¹⁷⁹ CASCUDO, Luís da Câmara. **História da alimentação no Brasil**. 1º edição digital. São Paulo: Global Editora, 2016. p. 94.

entre os mais poderosos índices sociais de diferenciação e identidade”¹⁸⁰. Paolo Rossi caminha na mesma direção, ao afirmar que “a alimentação e a curiosidade em torno de formas de se alimentar diferentes das nossas constituem um dos meios muito utilizados para estabelecer contatos entre diferentes culturas, e para mesclar costumes, modos de vida e civilizações”¹⁸¹. Esta relação entre costumes alimentares europeus e nativos oscilava entre a abertura e aceitação a novos alimentos até a rejeição e estranhamento.

Além das aproximações e distanciamentos em relação aos novos alimentos, existiu também uma tentativa de preservação dos hábitos alimentares por parte dos estrangeiros. A uva, empregada na produção do vinho, e o trigo para a feitura do pão se constituíam como os principais alimentos a serem conservados na dieta. Vale ressaltar que estes dois produtos tinham uma forte dimensão simbólica e sagrada, sobretudo para a manutenção das práticas religiosas católicas. A criação de animais de grande porte, totalmente desconhecida no continente, também foi experimentada. Se este último obteve um relativo sucesso, o mesmo não pode ser dito para o caso do trigo, que não se adaptou bem ao clima tropical. É aí que entra em cena a mandioca e sua farinha. Entretanto, era necessário contornar as resistências à adoção deste alimento.

A principal arma para convencer os colonos a consumirem a farinha de mandioca veio do plano religioso, através da associação de um mito indígena a outro de origem cristã. Segundo Thiago Cavalcante, o mito de Tomé, apóstolo de Jesus, esteve intimamente ligado à política de expansão marítima portuguesa. Já em 1488, após a chegada de Vasco da Gama nas Índias Orientais, os portugueses tomaram conhecimento do difundido culto que se oferecia ao apóstolo Tomé na região¹⁸². Nas primeiras décadas após chegarem no litoral Atlântico, os jesuítas viram inúmeras semelhanças com o mito indígena de Pay Sumé, que em linhas gerais pode ser descrito da seguinte forma:

No imaginário indígena habitaria um personagem mítico conhecido por Pay Sumé. Deste personagem os indígenas guardariam apenas uma vaga lembrança. Num passado bastante longínquo teria percorrido muitos locais habitados por indígenas, pregado a fé em um único deus, nessa trajetória teria ele deixado vários sinais como, pegadas em pedras, teria carregado um símbolo posteriormente interpretado como uma cruz e por fim teria deixado a mensagem de que com o passar do tempo os nativos

¹⁸⁰ MINTZ, Sidney W. Comida, cultura e energia. **CLIO, Revista de Pesquisa Histórica**, Recife, vol. 26, n. 2, 2008, pp. 13-37, p. 14.

¹⁸¹ ROSSI, Paolo. **Comer: necessidade, desejo, obsessão**. Tradução: Ivan Esperança Rocha. São Paulo: Editora UNESP, 2014, p. 32.

¹⁸² CAVALCANTE, Thiago Leandro Vieira. **CAVALCANTE, Thiago Leandro Vieira. Apropriações e ressignificações do mito de São Tomé na América: a inclusão do índio na cosmologia cristã**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Grande Dourados. Dourados, 2008, p. 26-28.

esqueceriam do teor completo da pregação, mas no futuro viriam alguns sucessores seus que revificariam a fé perdida ¹⁸³.

Ao cruzarem as informações do mito oriental com a figura de Sumé, os jesuítas encontraram um campo fértil para estabelecer as bases do mito americano, sendo eles os responsáveis pelo espalhamento deste pelas Américas ao longo dos séculos XVI e XVII. Um dos principais aspectos adicionados foi o de Tomé como um mestre dos conhecimentos úteis. Seria ele o responsável por ter ensinado, por exemplo, o cultivo e utilização da mandioca. Esta visão circulou entre importantes religiosos como Nóbrega e Frei Vicente de Salvador. A associação fez com que a mandioca adquirisse um caráter simbólico especial, pois deixou de ser concebida apenas no plano material e passou a ter uma dimensão divina. A partir de então ela era “uma dádiva divina quem sabe comparável ao maná do primeiro testamento, facilitando o seu consumo e livrando esse alimento de qualquer possível estigma”¹⁸⁴. Segundo Jaime Rodrigues, este mesmo empenho foi observado na evangelização dos colonos: “o objetivo era fazê-los consumir farinha de mandioca, contornando resistências quanto ao gosto de um alimento associado aos hábitos indígenas”¹⁸⁵.

Para além do aspecto cultural ressaltado acima, é importante ressaltar que nas primeiras décadas de ocupação da América Portuguesa o abastecimento era um problema. Incentivar o consumo de produtos de além mar como o vinho e o trigo seria extremamente rentável para a coroa portuguesa, já que movimentaria sua economia ainda mais. Porém, a longa viagem marítima e um posterior envio dos alimentos para diferentes partes da América seria um verdadeiro desafio. Portanto, temos que adicionar na equação a inexistência de outros alimentos que fossem tão versáteis quanto a farinha mandioca. Aliado a este processo cultural e religioso, a farinha de mandioca também ganhou espaço por reinar sem concorrentes praticamente de norte a sul.

Com exceção do planalto paulista, onde o milho teve um relativo sucesso e se estabeleceu como gênero de primeira necessidade ¹⁸⁶, o restante da colônia consumia farinha

¹⁸³ CAVALCANTE, Thiago Leandro Vieira. CAVALCANTE, Thiago Leandro Vieira. Apropriações mitológicas: o mito do Sumé e sua Recriação, São Tomé nas Reduções da Bacia Platina. **Anais do XII Encontro Regional de História: usos do passado**. Rio de Janeiro, 2006. pp. 01-09, p. 04. Disponível em: <http://www.eeh2012.anpuh-rs.org.br/resources/rj/Anais/2006/conferencias/Thiago%20Leandro%20Vieira%20Cavalcante.pdf>. Acesso em 18/09/2021.

¹⁸⁴²¹ CAVALCANTE, Thiago Leandro Vieira. Apropriações e ressignificações... op. cit., p. 30-33.

¹⁸⁵ RODRIGUES, Jaime. “De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem”: uma história da mandioca em perspectiva atlântica. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, vol. 37, n. 75, 2017, pp. 69-95, p. 74.

¹⁸⁶ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 91.

de mandioca em grandes quantidades, ela era a responsável pela maior parte das calorias diárias necessárias à sobrevivência. A produção, circulação e consumo deste produto foi acompanhado constantemente pelas autoridades coloniais. Segundo Jaime Rodrigues, a correspondência colonial traz vários exemplos da importância da mandioca e da farinha para o consumo local, além de tratar da circulação do gênero entre as capitanias, sobretudo em momentos de desabastecimento. O autor traz vários relatos, como o do alvará de fevereiro de 1688, que obrigava plantadores de cana da Bahia a plantar mandioca, além das posturas da Câmara de Salvador, que tentou obrigar os traficantes de escravizados a plantar a mandioca necessária para abastecer com farinha suas viagens a África. Além do tráfico, o abastecimento de tropas militares gerava um mal estar, pois poderia provocar crises de desabastecimento, como ocorreu no Maranhão do século XVIII. Além das tentativas de controle do preço e de enfrentamento dos períodos de seca, como a que assolou o norte da colônia entre 1791 e 1793¹⁸⁷.

No caso da capitania de Pernambuco, George Cabral argumenta que em muitas ocasiões a Câmara buscou regulamentar a produção, o transporte e o mercado deste produto. No final dos setecentos, a instituição ordenou que os transportadores de algodão, vindos do interior, só poderiam descarregar suas mercadorias no Recife se trouxessem consigo a proporção de 2 cargas de algodão para 1 de farinha. Já nos primeiros anos do século XIX, a própria instituição se encarregou de agilizar a compra de farinha, vinda de outros portos, para suprir a falta do gênero e consequentemente baixar o preço¹⁸⁸. Também foi uma tarefa da Câmara do Recife equilibrar a distribuição da farinha entre os habitantes e as frotas comerciais que necessitavam do produto.

Alguns dos escritos coloniais descreveram o habilidoso processo de produção da farinha de mandioca feito pelos indígenas. Segundo alguns relatos da época, analisados por Jaime Rodrigues, havia duas espécies de raízes, que levavam de 3 a 4 meses entre a plantação e a colheita. As duas tinham algumas características específicas: enquanto a macaxeira – ou aipim – era livre de substâncias tóxicas, a mandioca tinha em sua composição o ácido cianídrico, que deveria ser retirado antes do consumo. A planta atingia mais de um metro, chegando, inclusive, a ser descrita como tendo a altura de um homem. Para além da divisão entre macaxeira e mandioca, os registros apontam que os indígenas conheciam espécies variadas: “a *manipocamirim* e a *manaibucu* estavam prontas para consumo um ano depois do plantio e

¹⁸⁷ RODRIGUES, Jaime. De farinha, bendito seja Deus... op. cit., p. 80.

¹⁸⁸ SOUZA, George F. Cabral de. Saciar para manter a ordem e o bem público: a Câmara Municipal do Recife e o problema do abastecimento da Vila (séculos XVIII e XIX). **Locus: revista de história**, Juiz de Fora, vol. 20, n. 1, 2014, pp. 117-127, p. 123.

sobreviviam de 3 a 4 anos sob a terra, enquanto a *manaitinga* e a *parati* podiam ser colhidas 8 meses após o plantio e se estragavam depois de um ano”¹⁸⁹. Todas as variedades necessitavam de clima seco, pois o excesso de chuvas poderia encharcar as raízes, apodrecendo-as. O cuidado com as formigas também era essencial, o maior inimigo natural das plantações.

A divisão do trabalho também é um ponto de destaque nos registros. As mulheres é que se encarregaram do plantio, da colheita e do processamento da farinha de mandioca. Como veremos adiante, toda a prática desenvolvida pelos indígenas foi mantida pelos colonizadores, não mudando muito durante todo o período colonial e imperial. A maniva era cortada em pequenos pedaços e enfiada na terra, para germinarem novamente. Após ser colhida, a mandioca era posta em água de 3 a 4 dias, em seguida eram pisadas para amolecer. O próximo passo seria espremer a massa em uma espécie de cesto para retirar todo o líquido nocivo à saúde. Outro tipo de beneficiamento também era feito: após serem colhidas, as cascas da mandioca eram retiradas com conchas de ostra e em seguida eram raladas; por último eram espremidas num instrumento chamado de tipiti (uma espécie de cesto). Após retirar o ácido, a massa era posta em frigideiras de barro, sendo mexidas sem parar. Vários tipos eram feitos: havia uma mais cozida e dura, resistente ao apodrecimento por mais tempo. Esta modalidade era frequentemente usada para expedições de longa distância pelos colonos. A farinha menos cozida e para consumo imediato também era feita: a chamada tapioca¹⁹⁰.

Registros valiosos foram deixados pelo pintor holandês Frans Post, que esteve em Pernambuco entre 1637 e 1644, durante a ocupação holandesa. Dentre 155 telas pintadas por Post, 37 são intituladas como “engenhos”. Um olhar sobre estas pinturas podem relatar um pouco do cotidiano destes espaços. Além de retratar o trabalho com a cana-de-açúcar, Post deixou preciosos relatos sobre a fabricação de farinha de mandioca. Era comum que o engenho de cana-de-açúcar também comportasse um espaço para a produção da farinha.

A figura abaixo foge ao padrão da maioria, pois ao invés de se concentrar na imagem dos engenhos de açúcar, Post destaca o mundo do trabalho. No lugar das cenas clássicas do trabalho nas oficinas e nos terreiros da frente dos engenhos, emergem dois ambientes diversos: mais ao fundo um conjunto arquitetônico sem presença de pessoas e a frente um grupo de escravizados conversando. Ao todo são sete pessoas: três homens e quatro mulheres. Enquanto os homens, aparentemente, estão apenas conversando, as mulheres estão carregando um cesto cheio. Eles são grandes e fundos, com um formato que está presente em várias representações

¹⁸⁹ RODRIGUES, Jaime. De farinha, bendito seja Deus... op. cit., p. 75.

¹⁹⁰ Ibidem, p. 72-74.

sobre o cotidiano da escravidão. Segundo Mariza Soares, este tipo de cesto era associado ao transporte de mandioca, legumes e pequenos animais¹⁹¹. Provavelmente, Post representou neste quadro o trabalho em paralelo desenvolvido nos engenhos: a colheita de mandioca para fabricar farinha. Tudo indica que, pelo menos na localidade retratada, a colheita e o transporte da raiz ainda ficavam a cargo das mulheres, já o trabalho nos engenhos era desempenhado, em sua maioria, por homens.

Figura 6 – Frans Post: paisagem de várzea com conjunto arquitetônico



Fonte: SOARES, Mariza de Carvalho. Engenho sim, de açúcar não o engenho de farinha de Frans Post. **Varia História**, Belo Horizonte, vol. 25, n. 41, 2014, pp. 61-83.

O destino dos cestos de mandioca retratados na pintura acima pode ser cruzado com outra produção de Post. Como foi destacado, a mandioca necessitava de cuidados específicos antes do consumo. Diferentemente dos costumes indígenas, aqui já é possível ver sutis mudanças na produção, mais mecanizada. No quadro abaixo, Post retrata cativos em uma casa de farinha, preparando o gênero. Nela, a figura masculina é predominante. Teoricamente, as mulheres estariam no interior da casa, descascando e cortando as raízes que elas mesmas colheram. Da esquerda para a direita é possível observar três equipamentos. O primeiro deles é a roda: ao movimentar o instrumento as raízes foram trituradas, formando-se uma espécie de massa. Em seguida era posta em formas de madeira para escorrer o ácido cianídrico. A prensa,

¹⁹¹ SOARES, Mariza de Carvalho. Engenho sim, de açúcar não o engenho de farinha de Frans Post. **Varia História**, Belo Horizonte, vol. 25, n. 41, 2014, pp. 61-83, p. 72.

segundo equipamento, era essencial para retirar todo o excesso. Depois de seca ela era retirada e passada na peneira. Por último, era necessário cozer a mistura no terceiro instrumento presente: o forno¹⁹². Outro aspecto que chama atenção são os talos e galhos de mandioca retratados por Post na parte inferior da imagem, a esquerda e direita da imagem. Apesar de não ser possível verificar se elas realmente estavam no local ou foram adicionadas pelo pintor de maneira proposital, podemos afirmar que estas partes da mandioca eram reaproveitadas. Os galhos eram cortados em pequenas manivas, com alguns centímetros de comprimento e posteriormente plantadas para dar origem a novas raízes. As próprias manivas também poderiam ser consumidas pelos animais da propriedade, assim como as folhas.

Figura 7 – Frans Post: detalhe de uma casa de farinha



Fonte: SOARES, Mariza de Carvalho. Engenho sim, de açúcar não o engenho de farinha de Frans Post. **Varia História**, Belo Horizonte, vol. 25, n. 41, 2014, pp. 61-83.

O processo de plantio, colheita e beneficiamento da mandioca não mudou muito ao longo dos séculos, mantendo algumas das características citadas acima. Bert Barickman, em estudo clássico sobre o Recôncavo Baiano (1780-1860), traz uma descrição detalhada sobre todas as etapas de produção da farinha. Com enxadas de ferro, os trabalhadores faziam montinhos conhecidos como covas, com uma altura de 50 a 75 centímetros. As covas

¹⁹² Ibidem, p. 75.

facilitavam a drenagem, ajudando a evitar que as raízes encharcassem, o que poderia levar ao apodrecimento. Cada cova recebia de duas a três manivas de 10 a 15 centímetros, retiradas dos pés de mandioca recém-colhidos. Dependendo da época do ano, o milho, o feijão, ou ambos, poderiam ser semeados entre as covas. Com cerca de duas semanas as manivas começaram a brotar. Nos meses seguintes a plantação necessitava de capinas sazonais para evitar pragas. A primeira capina era feita quatro semanas após o cultivo, a segunda quatro a cinco meses mais tarde. Após isso necessitava apenas de capinas ligeiras a cada dois meses. Porém, o trabalho não cessava. Era imprescindível ficar atento a quaisquer sinais de pragas: as que mais ameaçavam eram formigas e lagartas, além de gado solto. Apesar de ser um plantio permeado de processos, não era árduo. Se um terreno já estivesse limpo, um lavrador com um único escravizado robusto daria conta de preparar e plantar dez mil covas de mandioca dentro de um mês¹⁹³. A mandioca levava de nove a dezoito meses para estar pronta para a colheita, passando pelo processo acima descrito, com o uso da roda, prensa e forno.

O processo, do plantio ao produto final, não diferia em relação a técnica desenvolvida pelos indígenas. As principais mudanças ficaram a cargo de inovações técnicas: o uso da enxada no plantio, e a utilização da roda, prensa e forno, que proporcionava uma produção em escala maior. Aliando o conhecimento indígena a novos instrumentos a farinha de mandioca era produzida de norte a sul, passando a estar presente na mesa de maioria significativa dos habitantes.

A farinha de mandioca não ficou restrita apenas à colônia portuguesa nos trópicos e rapidamente entrou no circuito colonial português. A capacidade da mandioca se desenvolver em quase todo tipo de solo, o domínio da técnica de produção e sua capacidade de conservação a colocaram como um importante gênero a ser utilizado nas viagens de longa distância. Foi no século XVI que a gente do mar passou a experimentar uma mudança significativa na sua alimentação.

Um dos principais problemas das viagens de longo curso girava em torno da dificuldade de abastecer as embarcações com provisões alimentares adequadas, capazes de resistir às variações climáticas e ao longo período no mar. Entre os inúmeros riscos que uma tripulação poderia passar – ficar sem vento, sofrer infiltração, chocar-se com contra **baixios** – o desabastecimento alimentar e as doenças decorrentes da má ou pouca alimentação se colocava como um dos principais. Para contornar este problema, escalas de reabastecimento eram adicionadas ao roteiro de viagem.

¹⁹³ BARICKMAN, Bert Jude. op. cit., p. 273.

O Império português delegava a função do aprovisionamento das embarcações aos Armazéns Reais. Os funcionários desta instituição eram responsáveis pelos cálculos necessários a ração diária, que girava em torno de 400 gramas para cada tripulante. A dieta era à base de biscoitos, arroz, peixe e carne secas ou salgados ¹⁹⁴. A incorporação de vegetais e frutas oriundas do continente americano trouxeram mudanças significativas na alimentação em alto mar, sobretudo para combater uma das principais doenças que acometiam este grupo social: o escorbuto. Já a farinha de mandioca contribuiu com o fornecimento de uma maior quantidade de calorias, além de ter a seu favor a capacidade de se manter em boa qualidade por meses. Mas foi no tráfico transatlântico de escravizados que ela se sobressaiu.

Luiz Felipe de Alencastro argumenta que, no alvorecer do século XVII, a capitania do Rio de Janeiro enviava cerca de 680 toneladas anuais de farinha de mandioca para Angola ¹⁹⁵. À medida que a demanda por escravizados aumentava, o consumo de víveres em Luanda seguia o mesmo rumo, sendo a farinha um dos principais gêneros consumidos. Porém, é nos séculos XVIII e XIX que este produto se torna um item valioso no mercado atlântico ¹⁹⁶ por dois motivos principais: 1) viabilizou a alimentação de tripulantes e cativos embarcados; 2) se estabeleceu como um dos principais alimentos da população costeira, contribuindo para sua aceitação como moeda de troca por cativos.

Este comércio Atlântico de farinha foi um dos fatores que possibilitaram a ascensão econômica do Rio de Janeiro ao passo que diminuía o custo da produção e liberava capitais para o investimento em mão-de-obra. Nielson Bezerra aponta que entre fins dos setecentos e início dos oitocentos, a produção e o comércio de farinha de mandioca eram as principais atividades praticadas no Recôncavo da Guanabara. Maioria significativa das propriedades da região contava com roças de mandioca e instrumentos para seu processamento. Havia, inclusive, grandes casas de farinha, onde este gênero era produzido com o objetivo de abastecer as áreas próximas e os mercados atlânticos ¹⁹⁷.

Alencastro divide o avanço de culturas sul-americanas na costa africana, em três etapas. Em um primeiro momento, a farinha era exportada, sobretudo da capitania do Rio de Janeiro. O segundo momento seria marcado pelo transplante deste gênero em terras africanas, que tinha

¹⁹⁴ RODRIGUES, Jaime. Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII. **Revista de História**, São Paulo, n. 168, 2013, pp. 325-350, p. 331-333.

¹⁹⁵ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. op. cit., p. 251.

¹⁹⁶ BEZERRA, Nielson Rosa. **Escravidão, farinha e tráfico atlântico: um novo olhar sobre as relações entre o Rio de Janeiro e Benguela (1790 - 1830)**. Programa de Apoio a Pesquisa da Fundação Biblioteca Nacional e o Ministério da Cultura (2010-2011). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 2010. p. 7.

¹⁹⁷ Ibidem, p 24-28

uma relativa facilidade para se adaptar a tipos de solos distintos. O método de preparo, amplamente conhecido pelos indígenas americanos e copiado pelos colonizadores, também se fez presente. Uma dimensão das propriedades destinadas ao cultivo deste gênero pode ser estimada através do número de escravizados, que poderia chegar à casa dos 60. Eles eram os responsáveis pela colheita. Já as etapas seguintes eram desempenhadas por cativos de idade avançada e crianças de pouca valia para o mercado. Em um terceiro momento, a cultura da mandioca se espalhou pelos sertões africanos. Entretanto, os reinos e potentados não conseguiram se livrar por completo da importação de farinha de mandioca, pois seus mandiocais eram constantemente ameaçados pelas secas, conflitos internos e gafanhotos, uma praga recorrente na região. Já no início do século XIX, o governador de Angola exigiu que os tumbeiros trouxessem farinha em razão da escassez¹⁹⁸.

O fluxo de farinha embarcada para a África não era exclusivo do Rio de Janeiro, as capitanias de Pernambuco e Bahia também estavam envolvidas neste comércio. Em 1723, os vereadores da Câmara do Recife escreveram ao Rei denunciando que a escassez de farinha era um resultado da drenagem causada pelo abastecimento de frotas para a Costa da Mina. No ano seguinte, uma carta régia determinou que os comerciantes envolvidos no tráfico deveriam possuir cativos plantando a mandioca necessária para suas tripulações. Na segunda metade dos setecentos, outra medida da Câmara buscava aliviar a escassez ao determinar que nenhum lavrador com menos de seis escravizados pudesse cultivar açúcar ou algodão, ficando restrito ao cultivo da mandioca. Além disso, também exigiram que os grandes proprietários plantassem mandioca suficiente para suprir as necessidades de seus engenhos e o restante deveria ser vendido para o abastecimento da vila. Requisitar as cargas de farinha dos barcos que passavam pelo Recife também foi uma alternativa empreendida¹⁹⁹.

Fernand Braudel, em estudo clássico sobre a vida econômica e material entre os séculos XV e XVIII, subestimou a farinha de mandioca como uma planta de civilização. Para ele a mandioca “só serviu culturas primitivas e regularmente medíocres”. E ainda complementa: “adotada por culturas primitivas, não lhes escapou depois: ficou sendo na América, como na África, alimento dos autóctones e não teve a promoção social do milho ou da batata”²⁰⁰.

A habilidade em crescer em quase todo tipo de solo, a resistência às pragas, sua enorme produtividade, e principalmente, sua resistência a períodos de seca, como já discutimos,

¹⁹⁸ ALENCASTRO, Luiz Felipe de, op. cit., p. 254-256.

¹⁹⁹ SOUZA, George Felix Cabral de, op. cit. p., 125-126.

²⁰⁰ BRAUDEL, Fernand. vol. 1... op. cit., p. 139-153.

facilitaram seu espalhamento pelo continente africano. Se entre os séculos XVI e XIX ela foi lentamente introduzida através do tráfico transatlântico de escravizados, especificamente entre Congo e Angola, no século XX já se firmava como um dos principais alimentos de quase todos os habitantes do continente²⁰¹. Os europeus também foram os responsáveis por transplantar este gênero para o continente asiático, havendo registros de seu consumo nas Filipinas, Indonésia e Índia²⁰². Em comparação com outras culturas domesticadas pelos indígenas – milho, batata, batata doce e inhame, a mandioca oferece mais calorias por hectare, passando da casa dos 9 milhões²⁰³. A farinha de mandioca se estabeleceu como o principal alimento da América portuguesa, e, cinco séculos depois, ainda mantém seu prestígio na sociedade brasileira. Para Câmara Cascudo, esta permanência constitui a imagem da suficiência: “sem ela a refeição está incompleta e falha. É comida de volume, comida que enche, sacia, faz bucha, satisfaz”²⁰⁴. A farinha de guerra, seca, deu origem a vários pratos tradicionais, consumidos ao longo do período colonial e imperial: farinha seca, farofa, pirão, mingau, papa, além de engrossar caldos e sopas. Já a relação com a culinária portuguesa fez nascer os mingaus e bolos que foram recriados, substituindo a farinha de trigo pela de mandioca.

Apesar de ter sempre em mente uma perseguição pela totalização em seus estudos, Braudel voltou seus olhos principalmente para a Europa, onde a mandioca não teve o mesmo prestígio do milho e principalmente da batata. Entretanto, após o que foi exposto acima, não há como negar a importância da mandioca e sua farinha através do globo. Portanto, não há dúvidas de que este produto também merece o status de planta de civilização. Mesmo se espalhando por vários continentes e se estabelecendo como um dos gêneros de primeira necessidade de milhões de pessoas, foi na América Portuguesa que a mandioca e seus derivados se tornaram o principal alimento, estando presente na mesa de quase todos os habitantes. Os mandiocais e as ferramentas necessárias para a produção da farinha – roda, prensa, forno e tacho – se espalharam de norte a sul, abastecendo desde os principais centros populacionais até as povoações interioranas.

Desde cedo, os portugueses perceberam que a farinha de mandioca era um dos gêneros mais acessíveis para viagens de longa distância pela sua capacidade de conservação. O aprovisionamento de embarcações para o tráfico deu aos comerciantes um *know-how*

²⁰¹ CROSBY, Alfred W. **The Columbian Exchange**: biological and cultural consequences of 1492. London: Praeger, 2003. p. 192.

²⁰² KARASCH, Mary, op. cit., p. 185.

²⁰³ CROSBY, Alfred W. op. cit., p. 182. Entretanto, o autor ressalta que a variedade de solos e climas no planeta é enorme, e que estes fatores podem influenciar diretamente nas medidas por ele utilizadas.

²⁰⁴ CASCUDO, Luís da Câmara, op. cit., p. 93.

importantíssimo para garantir o abastecimento da população. Os produtores e comerciantes sabiam muito bem que era possível fornecer farinha de mandioca para localidades distantes, rompendo e muito a barreira do comércio local.

Já no século XIX, por exemplo, havia um intenso comércio de cabotagem responsável pelo deslocamento de inúmeras toneladas de farinha de uma província para outra, garantindo o sustento dos grandes centros populacionais do Império, dentre eles o Recife. Sem este comércio interprovincial, a cidade do Recife sofreria bastante para fornecer alimentos para a sua população. Passados três séculos, o saber indígena ainda era um elemento essencial para a produção e beneficiamento da mandioca. Aliado ao *know-how* da circulação através da cabotagem, a farinha se espalhava pelos portos nacionais. Além disso, ela também continuava sua jornada pelos vastos oceanos do Império português, garantindo o sustento de sociedades espalhadas pelo globo e de marinheiros e africanos que ainda atravessavam o Atlântico. Mesmo não tendo a “promoção social do milho ou da batata”, para usar as palavras de Braudel, a mandioca e sua farinha têm uma importância na história da alimentação, que não deve ser descartada.

3.2 O comércio interprovincial de farinha de mandioca para o Recife

Analisar o comércio interprovincial de farinha de mandioca para o Recife através dos registros da sessão de notícias marítimas do jornal *Diário de Pernambuco* traz alguns desafios para o historiador. Os anos iniciais do recorte – 1825-1830 – impõem algumas limitações. A escassez de edições do jornal na hemeroteca digital – três em 1825, uma em 1826, cento e vinte e uma em 1827 e dezenove em 1828 – deixam lacunas que, infelizmente, não foram possíveis preencher. Entre 1829 e 1840 é que os dados estão completos e possibilitam uma análise mais consistente. Em primeiro lugar, é necessário ressaltar a própria natureza dos registros. Normalmente, aparecia o porto de origem da embarcação, a duração da viagem, o nome e o tipo da embarcação, o mestre, o consignatário, quando havia, e finalmente o produto trazido, que nem sempre era especificado. Em muitos casos, o vago termo “vários gêneros” era empregado. Outra especificidade da fonte é a utilização do termo “farinha” para designar a farinha de mandioca e a de trigo, salvo raras exceções. Além disso, nem sempre a tonelagem da carga era informada. Até o ano de 1835, inexistia na seção de notícias marítimas descrição sobre a tonelagem. A partir de 1836 ela começa a aparecer, porém de maneira incipiente.

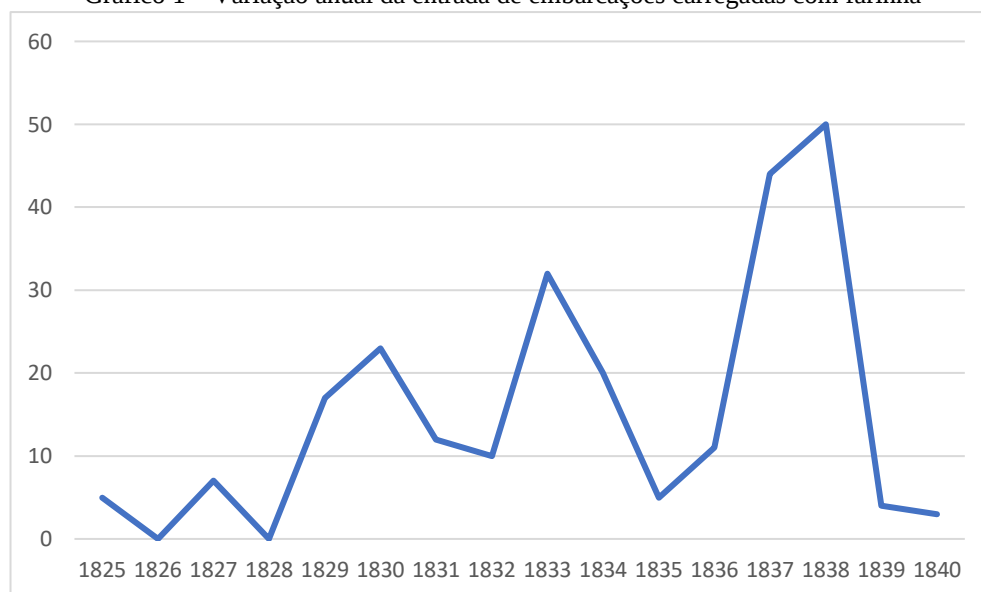
A partir do exposto, ressalto que na análise aqui desenvolvida foi necessário estabelecer alguns parâmetros para a utilização das notícias marítimas: 1) foram incorporadas ao banco de dados apenas as embarcações que fazem menção ao termo “farinha”, seja ela como produto principal ou aliada a outro gênero. Maioria significativa das embarcações contabilizadas tinham a farinha como único produto. Porém, em alguns casos específicos, ela dividia os porões dos navios com o charque e até mesmo o café. 2) devido ao uso do termo “farinha” na referida fonte para designar tanto a de mandioca quanto a de trigo, foi necessário recorrer ao porto de origem para fazer a divisão entre os produtos: quando o porto de origem era nacional, tomei como indicativo de que era farinha de mandioca, a não ser que viesse explicitamente o termo “farinha de trigo”, que aparece em alguns casos. Já no caso de portos internacionais como Baltimore, Filadélfia e Havre, tomei como indicativo de que o produto era a farinha de trigo. 3) também foi necessário estabelecer os parâmetros para lidar com os consignatários das embarcações. Nem sempre isto fica explícito, sendo necessário um cruzamento de fontes. Em alguns casos, após a entrada da embarcação aparecia no jornal, especificamente na sessão de vendas, a oferta do produto e o nome do comerciante a ser procurado. Tomei isso como um indicativo de que o referido comerciante seria o responsável pela carga recém-chegada. 4) quando, nas notícias marítimas, o termo “Bahia” aparecia como local de origem, tomei como indicativo que a carga saiu do porto de Salvador.

De início, é importante discutir os aspectos gerais em torno da movimentação anual de farinha de mandioca para o porto do Recife. Entre 1825-1828, período em que há mais lacunas nas fontes, 12 embarcações foram contabilizadas – cinco em 1825 e 7 em 1827. Nas edições disponíveis em 1826 e 1828 nenhuma embarcação foi encontrada. A partir de 1829 os dados fornecem maiores subsídios para a construção de uma análise aprofundada. Entre o referido ano e 1840, 231 embarcações carregadas com farinha atracaram no porto da capital da província, chegando a uma média anual de 19,25 embarcações. Dentro deste recorte citado, em 5 anos o montante foi superior à média. O pico foi no ano de 1838, quando 50 embarcações deram entrada. Já em 1840 tivemos o registo mais baixo, com apenas três embarcações, como demonstra o gráfico abaixo.

Como pode ser visto no gráfico abaixo, apesar das flutuações, durante a década de 1830 o comércio era ativo, recebendo embarcações em todos os anos. Os anos com os menores índices sempre foram precedidos de anos de alta. Não quero aqui afirmar que há uma relação direta entre estes fatores. Entretanto, ao ter recebido grandes quantidades nos anos anteriores aos de baixa, lidar com a diminuição do ritmo pode ter sido uma tarefa menos penosa. Um dado

que chama a atenção são as 67 embarcações registradas entre 1832-1835, período de sérias complicações para o abastecimento da cidade do Recife, causado pela Guerra dos Cabanos. Estes fatores serão discutidos de maneira aprofundada no último tópico do capítulo. Por hora, irei apenas apontar alguns aspectos: 1) o conflito mobilizou um alto número de tropas em direção ao interior, que necessitavam ser alimentadas diariamente. Para que isto acontecesse, seriam necessários mais alqueires de farinha que o habitual; 2) o conflito no interior trouxe problemas na cadeia produtiva da farinha e no seu transporte para o Recife; 3) o comércio interprovincial foi essencial para combater a escassez que a província passava, com uma intervenção direta do governo imperial. A corte bancou a vinda de várias embarcações do Rio de Janeiro e Santa Catarina, através dos cofres públicos.

Gráfico 1 – Variação anual da entrada de embarcações carregadas com farinha



Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

Após a queda em 1835, período em que a Guerra dos Cabanos já se encaminhava para o seu fim, e um relativo aumento no ano seguinte, o biênio 1837-38 marcou os anos com maior registro de embarcações, destoando bastante dos dados gerais. Um dos fatos curiosos é que, exceto entre 1832-1835, as reclamações sobre a carestia da farinha de mandioca ganharam mais espaço nos anos de maior movimentação. Conforme veremos adiante, as 94 embarcações entradas no biênio acima citado foram um prato cheio para a atuação de atravessadores. Foi criada uma escassez artificial, que não passava despercebida do olhar da população. Já os anos de 1839-40 marcaram os menores números dentro da série aqui analisada.

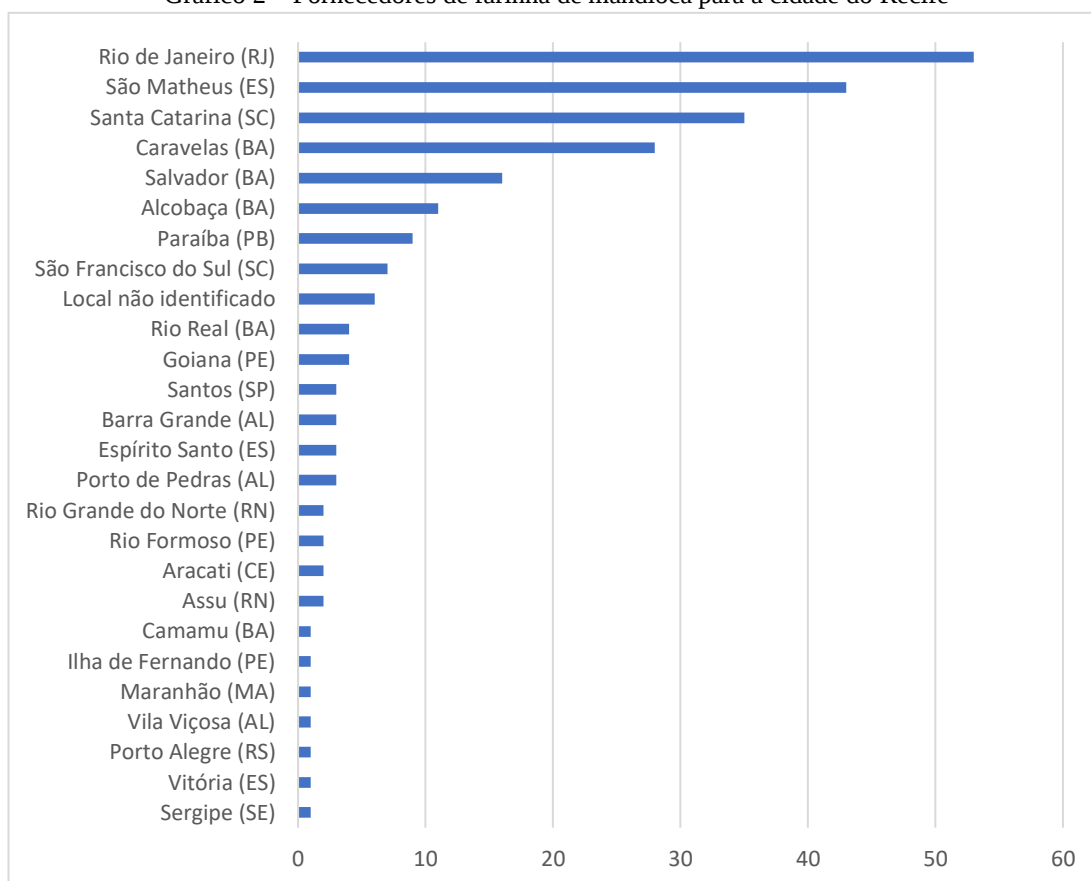
Para sair da descrição superficial dos dados anuais e entender melhor as nuances deste comércio, é necessário analisar os portos de origem destas embarcações e suas relações comerciais com o Recife. Como veremos, os contextos específicos de cada um dos fornecedores principais, aliado à própria demanda local, influenciaram diretamente nas variações anuais acima descritas. Um dos fatores que mais chama a atenção é a capilaridade da rede de abastecimento. No período aqui estudado, 29 locais, espalhados por todo o litoral do Império, forneceram farinha de mandioca para o Recife. Dentre estes, Rio de Janeiro, São Matheus²⁰⁵ (ES), Santa Catarina, Caravelas (BA), Salvador (BA) e Alcobaça (BA) foram responsáveis por 76,54% das embarcações chegadas ao porto do Recife. Já os demais não tiveram uma participação significativa, resumindo-se apenas a fornecimentos pontuais. Vinte e dois locais não conseguiram passar da casa de quatro embarcações. As únicas exceções foram a Paraíba, com nove, e São Francisco do Sul, com sete. Se por um lado estes locais não causaram um impacto no comércio local, demonstram a importância do Recife como grande entreposto regional.

Analisando os dados de maneira isolada, o maior fornecedor foi a província do Rio de Janeiro, com 53 embarcações. A região do Recôncavo da Guanabara, desde o período colonial, tinha como uma de suas principais atividades a produção de farinha. Além disso, a capital do Império também recebia carregamentos de outros portos. Em seguida, aparece a freguesia de São Matheus com 43 embarcações. Situada no norte da província do Espírito Santo, a localidade tinha as suas terras tomadas pela farinha de mandioca e em menor escala o café, que eram escoados através de seu porto fluvial. O terceiro maior fornecedor foi a província de Santa Catarina, que também se destacava pela produção de farinha de mandioca, destinada principalmente à exportação. Foram 35 embarcações entradas no período.

Em seguida, aparecem três fornecedores da província da Bahia: Caravelas, Alcobaça e Salvador. Caravelas e Alcobaça tinham independência para fazer a ligação com os comerciantes do Recife e provavelmente vendiam a farinha sem passar pelo porto de Salvador. Somando as três localidades, a referida província se configuraria como o maior fornecedor, atingindo a casa de 55 embarcações. Porém, em nossa análise, estes três locais aparecerão de maneira separada.

²⁰⁵ No século XIX, o nome da região era escrito com “th”. As teses e dissertações consultadas atualizaram a grafia, utilizando o nome de São Mateus. Entretanto, no presente estudo, preferi manter a grafia utilizada nos oitocentos.

Gráfico 2 – Fornecedores de farinha de mandioca para a cidade do Recife



Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

Conforme visto na seção anterior, ainda no período colonial, a capitania do Rio de Janeiro tinha uma forte produção de farinha de mandioca, boa parte dela direcionada para o aprovisionamento de embarcações para o tráfico. Somava-se a este cenário a crescente importância do porto do Rio de Janeiro no comércio de importação e exportação após a descoberta do ouro nas Minas Gerais. Com o enorme fluxo de pessoas e capitais circulando na região, a demanda por escravizados, alimentos e artigos europeus cresceu exponencialmente. O Rio de Janeiro, por sua proximidade com Minas, passou a ser um dos principais entrepostos, tanto para escoar a produção, como para abastecer Minas com diversos produtos – alimentos, artigos de luxo e manufaturas. O tráfico de escravizados para o Rio também recrudescceu, em virtude da alta demanda nas Minas. Mesmo após o colapso da exploração aurífera, as ligações entre estes dois centros permaneceram durante todo o século XIX, sendo de extrema importância para a capital do Império brasileiro²⁰⁶.

²⁰⁶ Sobre este cenário, ver: SOUZA, Laura de Mello e. **Opulência e Miséria nas Minas Gerais**. 6º ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

Segundo Nielson Bezerra, as freguesias do Recôncavo da Guanabara²⁰⁷ concentravam pequenas e médias propriedades, que, entre os séculos XVII e início do XVIII dividiam suas atenções entre o açúcar e a farinha de mandioca. No início dos setecentos a farinha de mandioca passou a tomar conta dos solos da região, superando e muito a produção açucareira. A partir dos dados levantados pelo Marquês do Lavradio, Nielson Bezerra argumenta que entre 1769-79, o Recôncavo da Guanabara produziu 45.920 sacos de farinha de mandioca, contra apenas 464 caixas de açúcar e 257 pipas de aguardente. O caráter produtor de alimentos da região é completado pela produção de arroz, feijão e milho, que atingiu a casa de 20.990, 1.560 e 1.315 sacos, respectivamente²⁰⁸. Outro fator que atesta a especialização desta localidade é a análise de inventários empreendida pelo autor. Tomando como base 45 inventários de proprietários da região, ele chegou à conclusão de que em 73% delas havia uma produção sistemática de farinha, que ultrapassava e muito o nível de consumo familiar²⁰⁹.

A freguesia que detinha a maior produção da localidade era Jacutinga. No final do XVIII, ela contava com 7 engenhos e 236 escravizados. A produção atingiu 25.000 sacas de farinha, 1.000 de feijão, 1.000 de milho e 10.000 de arroz, estabelecendo um total geral de 37.000 sacas de alimentos por ano. Isto representava mais de 50% da produção geral do Recôncavo. A título de comparação, as freguesias de Guatiba/Itaguaí produziam 5.440, Jacarepaguá 2.888 e Campo Grande 2.500²¹⁰. O único local que conseguia rivalizar em termos numéricos com a região de jacutinga era Angra dos Reis. Desde a primeira metade do XIX esta região desempenhava um papel fundamental no escoamento da produção cafeeira das áreas próximas, além de ter uma forte presença da agricultura voltada aos gêneros de primeira necessidade. Segundo Maria Cristina Vasconcellos, os alimentos representaram 23,7% da produção total da localidade na primeira metade dos oitocentos²¹¹, já na segunda metade, a

²⁰⁷ Até 1833, o Recôncavo era dividido em muitas freguesias: Nossa Senhora do Pilar, Nossa Senhora de Piedade de Iguassu, Nossa Senhora de Piedade de Magé, Nossa Senhora de Marapicu, Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba, Nossa Senhora do Amparo de Maricá, São João Batista de Meriti, S João Batista de Itaboraí, São João Batista de Niterói, São Gonçalo de Guaxindiba, São Francisco Xavier de Itaguaí, S Nicolau de Surui, Santo Antonio de Jacutinga e São Antonio de Sá, o limite do Termo. Cf.: SILVA, Lúcia Helena Pereira da. De Recôncavo da Guanabara à baixada fluminense: leitura de um território pela História. **Recôncavo: revista de história da UNIABEU**, Rio de Janeiro, vol. 3, n. 5, 2013, p. 47-63.

²⁰⁸ BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)**. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2010, p. 40-41.

²⁰⁹ Ibidem, p. 43-44.

²¹⁰ Ibidem, p. 89.

²¹¹ VASCONCELLOS, Maria Cristina Roma de. **Famílias escravas em Angra dos Reis, 1801-1888**. Tese (Doutorado em História Econômica) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006, p. 88.

partir da análise de inventários, a autora chega à conclusão de que a produção de alimentos estava espalhada por parcela significativa das propriedades da região. Seguindo as estatísticas utilizadas por Nielson Bezerra, Angra dos Reis contribuiu com 25.736 sacas, se estabelecendo como o maior produtor da capitania do Rio de Janeiro.

Apesar de não figurar entre os maiores produtores em termos absolutos, Magé foi outra localidade que contribuiu bastante com a produção de farinha de mandioca. Situada no fundo da Baía da Guanabara, se destacou desde seus primórdios na produção de alimentos, sobretudo por ser uma fornecedora de gêneros para a corte, que ficava próxima. Segundo Antônio Sampaio, a produção de farinha de mandioca predominava na região, atingindo 57% da produção total em 1850. Além de sobrepujar as outras culturas alimentícias – arroz, feijão e milho – também se destacava em relação ao café e à cana. Havia apenas seis engenhos de açúcar em 1778, saltando para dez na década de 1820. Analisando o inventário de um dos produtores da região, o autor aponta que o mesmo possuía 343\$000 em cafezais em comparação a 5:980\$000 investidos em mandioca. Além disso, o inventariado também investia em outros gêneros, totalizando 1:843\$000 reis, dos quais 1:500\$000 referiam-se apenas aos seus bananais²¹².

Infelizmente, não foi possível encontrar dados específicos que elucidem a produção destas localidades no período que a presente pesquisa cobre. Através dos autores acima citados foi possível ter uma dimensão anterior e posterior ao presente recorte, demonstrando que a farinha de mandioca tinha uma forte relação com o Recôncavo da Guanabara, e, como veremos, com o comércio interprovincial. Assim como a cidade do Recife, que tinha a sua disposição o porto, esta região estava situada nas proximidades da Baía da Guanabara, o que facilitava e muito o escoamento da produção para a corte. De lá, as sacas de farinha poderiam ser utilizadas para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, para o aprovisionamento de embarcações para o tráfico ou ser remetida às províncias litorâneas do Império, entre elas Pernambuco.

Patrícia Silveira aponta que no entorno da baía existiam portos que transportavam gêneros alimentícios do Recôncavo para o Rio de Janeiro, além das embarcações de grande porte – sumacas, lanchas e bergantins – que vinham dos mais variados portos coloniais²¹³. As principais conexões eram com o eixo sul-sudeste (Rio Grande, Paranaguá, Santos, Paraty e o

²¹² SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. **Magé na crise do escravismo**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 1994, p. 05-08.

²¹³ SILVEIRA, Patrícia Gomes da. **A metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013, p. 39.

próprio Rio de Janeiro). Já na porção norte se destacavam os portos de Salvador e Recife. Entre 1724-1730, 79 embarcações saíram em direção ao porto da capitania de Pernambuco²¹⁴, demonstrando que esta rota já era muito utilizada. Segundo a autora, Pernambuco redistribuía alguns produtos vindos de Portugal e o fluxo de cativos entre estas duas capitanias tinha como destino as áreas mineradoras²¹⁵. Não seria nenhum exagero conjecturar que, na volta, estas embarcações trouxessem farinha de mandioca para abastecer os mercados pernambucanos nos setecentos.

Entre 1825-1840, a agora capital do Império mantinha ligações comerciais regulares com os pernambucanos. Foram quatro embarcações entradas no ano de 1830, cinco no ano de 1833, nove em 1834, quatro em 1836, onze em 1837, dezenove em 1838 e uma em 1839. Chamo a atenção para as 14 embarcações chegadas no período da guerra dos cabanos (1832-1835). A província de Pernambuco estava passando por dificuldades sérias de abastecimento no período, pedindo ajuda ao governo imperial para o envio de farinha de mandioca. A ajuda da corte foi rápida, enviando o referido gênero para os pernambucanos da corte e também de Santa Catarina. Veremos esta história com mais detalhes posteriormente. Outro fator de destaque são as 30 embarcações entradas no biênio onde o comércio atingiu o pico.

Como já foi destacado, a natureza da fonte aqui utilizada, carente de informações mais detalhadas, impede que consigamos estabelecer o local exato de produção. Entretanto, através do cruzamento de fontes, é possível tecer algumas considerações. Na sessão de vendas do *Diário de Pernambuco* são várias as menções a farinha de mandioca produzida em Magé. Em setembro de 1832, um anunciante afirmava ter “a mais excelente farinha de mandioca para a mesa, superior a mesma de Magé”²¹⁶. Os interessados deveriam se dirigir a Sumaca *Bom Conselho*, fundeada na Praia do Colégio. Esta, por sua vez, tinha chegado na semana anterior, vinda da Bahia²¹⁷. Levando em consideração a narrativa do anunciante, a farinha de Magé era bem apreciada pelos pernambucanos. Já no ano de 1833, outro anunciante afirmava ter farinha de Magé “vinda do Rio na Galera 3 corações”²¹⁸. Não há como afirmar se a embarcação foi carregada diretamente na freguesia ou se passou pelo porto do Rio de Janeiro, mas não restam dúvidas de que a farinha produzida no Recôncavo chegava à cidade do Recife e era consumida pelos seus habitantes.

²¹⁴ Ibidem, p. 77.

²¹⁵ Ibidem, p. 78.

²¹⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0471, 11/09/1832.

²¹⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0464, 01/09/1832.

²¹⁸ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0146, 09/07/1833.

No biênio 1837-38 é que os anúncios aparecem com mais frequência, em virtude do alto número de embarcações vindas da corte. Era possível encontrar o referido produto em várias partes da cidade: no armazém de Guilherme Soares Botelho, na praia do colégio, o primeiro saindo o arco de Santo Antônio²¹⁹, na rua da Cadeia do Recife²²⁰ e no Armazém de carne do Azevedo na rua do Colégio²²¹, apenas para citar alguns exemplos. Já no ano de 1838, há, novamente, outra menção a uma embarcação que trouxe farinha de Magé. O anunciante afirmava ter “farinha do Rio de Janeiro, em sacas, dita da Magé, muito fina”. Os interessados deveriam procurar o comerciante Manoel Gonçalves Pereira de Lima ou se dirigir a bordo do Brigue *Pernambucano*, fundeado ao pé da ponte, na Praia do Colégio²²². A referida embarcação deu entrada no porto do Recife três dias antes, trazendo 208 toneladas de carne (provavelmente charque oriunda do Rio Grande do Sul) e farinha, ao comerciante acima citado²²³.

Já no caso de Suruí, as menções são menores e não permitem uma análise aprofundada. Santos Braga, dono de um armazém na rua da Moeda, anunciava “excelente farinha do Rio de Janeiro, a de Suruí”. Além disso, em seu estabelecimento, também era ofertado “pano de algodão de Minas próprios para negros de engenho”²²⁴. Há uma menção indireta a uma embarcação que chegou com farinha desta região. Em agosto de 1838, Antônio Joaquim Pereira oferecia “sacas com farinha do Rio de Janeiro, e de Suruí” em seu armazém situado defronte do cais da Alfândega²²⁵. É provável que a farinha tenha chegado no começo do referido mês, através do Brigue brasileiro *Olinda*, vindo do Rio de Janeiro com carne e farinha, totalizando 228 toneladas. O consignatário era o comerciante Antônio Francisco Maia²²⁶. Entretanto, não foi possível estabelecer uma conexão direta entre o produto desta embarcação com o anunciado.

O segundo fornecedor em termos absolutos foi São Matheus, situada no norte da província do Espírito Santo. Assim como o Recôncavo da Guanabara, a referida região tinha como especialidade a produção de farinha de mandioca, que era responsável por abastecer as áreas próximas e as principais cidades litorâneas do Império, como Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Ela estava intimamente ligada à vila da Barra de São Matheus através da via fluvial. As possibilidades de navegar e transportar gêneros através do Rio São Matheus, em um

²¹⁹ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0004, 05/01/1837.

²²⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0025, 31/01/1837.

²²¹ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0118, 03/06/1837.

²²² HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0143, 05/07/1838.

²²³ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0140, 02/07/1838.

²²⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0132, 21/06/1837.

²²⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0183, 25/08/1838.

²²⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0166, 02/08/1838.

percurso de aproximadamente oito léguas, possibilitou que o excedente de farinha de mandioca fosse comercializado com maior facilidade. Para Ana Lúcia Côgo, estas duas localidades se vinculavam economicamente, formando um complexo regional agrícola e portuário com foco na exportação de farinha de mandioca²²⁷. Em meados dos oitocentos, a região contava com 205 estabelecimentos agrícolas e industriais, sendo 152 deles fábricas de farinha de mandioca. No conjunto total destes estabelecimentos, se empregava aproximadamente 2.800 indivíduos, entre livres e escravizados²²⁸.

Informações preciosas são fornecidas na *Memoria Statistica da Provincia do Espirito Santo escrita no anno de 1828*, de Ignacio Accioli de Vasconcellos. Sobre a agricultura, Vasconcellos afirma que é nesta área que se emprega maior “parte dos habitantes da Província, onde com preferência se cultiva a cana de açúcar, mandioca, algodão, milho, café, feijão e arroz”²²⁹. Os métodos de preparo da terra – capina e queima – são descritos, bem como o tipo de solo preferido. No caso da mandioca, era preferível produzi-la em terras virgens, pois elas geravam raízes volumosas, além de ser possível plantar três vezes antes que as formigas aparecessem e atrapalhassem os produtores. Sobre os rendimentos, o autor estimava que em uma braça quadrada era possível produzir nove covas de mandioca. Dezesesseis dessas dariam um alqueire²³⁰.

A dependência da farinha de mandioca na região fica evidente ao analisar o mapa dos gêneros exportados nos anos de 1826 e 1827, fornecidos por Vasconcellos. Dos 195:500\$000 reis exportados, 119:700\$000 vieram da farinha de mandioca. No primeiro ano foram 186 mil alqueires exportados, no ano seguinte apresentou uma leve queda, chegando a 171 mil alqueires. O preço médio foi de 700 réis por alqueire. O segundo produto foi o açúcar: 31.685 arrobas e 26.295 ao preço de 1\$200 réis, totalizando 31:554\$000, cerca de três vezes menos que a farinha. Outros gêneros de primeira necessidade também apareciam, mesmo que de maneira modesta: 5.500 alqueires de arroz em 1826 e 5.400 em 1827, ao preço de 1\$200, totalizando 6:480\$000; 9.000 e 8.000 alqueires de milho a 480\$, totalizando 3:840\$000 e 1.400 e 1.200 alqueires de

²²⁷ CÔGO, Ana Lúcia. **História agrária do Espírito Santo no século XIX: a região de São Mateus**. Tese (Doutorado em História Econômica) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007, p. 10-12.

²²⁸ Ibidem, p. 43-44.

²²⁹ VASCONCELLOS, Ignácio Accioli de. **Memoria Statistica da Provincia do Espirito Santo escrita no ano de 1828**. Vitória: Arquivo Público Estadual, 1978, p. 30.

²³⁰ Ibidem, p. 32.

feijão a 1\$200, totalizando 1:440\$000²³¹. Fica claro que a dinâmica comercial da região era impulsionada, quase exclusivamente, pela farinha de mandioca produzida em São Matheus.

Chama atenção os 357 mil alqueires de farinha exportados em apenas dois anos. As áreas produtoras da região geralmente se encontravam próximas aos principais rios, o que facilitava sua chegada ao porto da vila da Barra de São Matheus. Segundo Vasconcellos, o transporte era feito por embarcações nacionais de 25 a 72 toneladas, que empregavam escravizados e livres²³². De lá, ela poderia ser encaminhada para Vitória, capital da província do Espírito Santo e para as principais cidades do Império, através do comércio de cabotagem. Ana Lúcia Côgo, sem apontar dados quantitativos, afirma que os principais destinos da farinha era Rio de Janeiro e Bahia²³³. Entretanto, Pernambuco também estava inserido neste comércio, recebendo dezenas de embarcações, como vimos no gráfico acima. Ainda em 1825, duas embarcações chegaram ao Recife, além de uma no ano de 1827 e outra em 1829. No período da guerra dos cabanos, foram seis embarcações. Das quarenta e três embarcações vindas de São Matheus, vinte e seis deram entrada no biênio de maior fluxo 1837-38. Apesar do trabalho da autora elucidar estas ligações mais próximas com Rio de Janeiro e Bahia, não se pode negar a relevância de Pernambuco neste contexto, sobretudo pelo fato de Vasconcellos, em sua memória estatística, afirmar que o comércio da farinha era para “Bahia, Pernambuco, e Rio de Janeiro, propendendo a balança do comércio para a corte”²³⁴.

Outro local especializado na produção e comercialização de farinha de mandioca, a província de Santa Catarina teve um importante papel no fornecimento para Pernambuco. Este gênero era produzido por lavradores espalhados por todo o território da província, em suas diversas freguesias. A exportação, por sua vez, era feita através do porto da capital, Desterro, que ao longo dos oitocentos se firmou como o principal local de conexão entre a província de Santa Catarina e os principais portos do Império. Nas próximas páginas, iremos apontar os dados referentes a exportação em Desterro, justamente por seu papel centralizador, mas é importante que o leitor tenha em mente que a farinha por lá escoada tinha como origem as diversas freguesias espalhadas pela província, e não só Desterro.

Segundo Augusto Silva, desde o século XVII já se registrava carregamentos de farinha saindo de Desterro para a colônia do Sacramento e Paranaguá. Já em meados dos setecentos, sobretudo após a tentativa frustrada de produzir trigo, a região se especializou na produção de

²³¹ Ibidem, p. 50.

²³² Ibidem, p. 51.

²³³ CÔGO, Ana Lúcia. op. cit., p.57.

²³⁴ VASCONCELLOS, Ignácio Accioli de. op. cit., p. 51.

mandioca para a subsistência e abastecimento das regiões próximas. Em 1754, através de provisão régia, a ilha passou a fornecer farinha para as tropas do Rio Grande do Sul, além dos armazéns reais do Rio de Janeiro. Em transações particulares, estes carregamentos chegavam aos portos da Bahia e Pernambuco²³⁵. Além da farinha de mandioca, a região especializou-se na produção de gêneros diversificados – arroz, milho, feijão, peixes – tanto para o abastecimento local como para a exportação.

Os primeiros dados estatísticos aparecem no final do XVIII. A região contava com 540 engenhos de mandioca, espalhados pela região – 87 em Desterro, 51 no Distrito do Ribeirão, 101 na freguesia da Lagoa, 11 na freguesia das Necessidades e 190 na de São Miguel. Em 1796, foram 204.000 alqueires de farinha produzidos, sendo, de longe, o principal gênero. Em segundo lugar ficava o arroz com apenas 15.806 alqueires. Deste montante, 52.135 alqueires, ou 25,5% do total, foi exportado através do comércio de cabotagem²³⁶. Em comparação aos dados de 1796, na primeira década dos oitocentos, há uma leve queda na produção, indo para 196.389 alqueires. Destes, 89.606 foram exportados, representando 45,62%. Em 1819, o número sobe para 222.211 alqueires. Destes, 115.327 foram consumidos na província e 106.389 destinados à exportação²³⁷, o que demonstra um aumento substancial no comércio de cabotagem, com o montante exportado quase que dobrando em menos de três décadas.

Apesar de já desempenhar um papel significativo na produção e comercialização da farinha, Santa Catarina ainda estava longe de se estabelecer como um local totalmente habitado e capaz de desenvolver a agricultura em toda sua potencialidade. Foi justamente nos oitocentos que a região passou por esse processo. Segundo Susana Cesco, até o início do século XIX a Ilha era um pequeno porto ao sul do território. Ao desenrolar do século, com o incremento do comércio de cabotagem e da produção de farinha, Nossa Senhora do Desterro passou a desempenhar um papel de destaque na economia da província através de sua ligação com os principais portos do Império, se estabelecendo como o escoadouro da produção da província²³⁸.

Laura Hübener, em seu clássico estudo sobre o comércio da cidade de Desterro no século XIX, aponta que a farinha de mandioca se constituiu no produto de maior expressão do

²³⁵ SILVA, Augusto da. **A ilha de Santa Catarina e sua terra firme**: estudo sobre o governo de uma capitania subalterna (1738-1807). Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007, p. 189-190.

²³⁶ CESCO, Susana. **Floresta, agricultura e cidade**: transformações ambientais e sociais na ilha de Santa Catarina no século XIX. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2009, p. 151 e 228-229.

²³⁷ Ibidem, p. 158-159.

²³⁸ Ibidem, p. 154-155.

comércio exportador da província ao longo dos oitocentos, sobretudo a partir do segundo reinado, período em que o estudo da autora está situado. Em meados do século, a balança de exportação girava na casa dos 194:176\$122 réis, sendo dividido da seguinte maneira: “para o Rio de Janeiro enviou cerca de 33,30% (64:719\$994); para o Rio Grande do Sul 20,50% (39:813\$552), seguido de perto por Pernambuco com um valor correspondente a 11,12% (21:598\$050)”²³⁹. Para Hübener, o ápice deste comércio teria sido na década de 1860, motivado, sobretudo, pela Guerra do Paraguai, que abriu novos mercados para a farinha produzida na região.

Durante todo o período, Pernambuco manteve relações comerciais com o Desterro, figurando entre um dos principais destinatários. Dados coletados por Hübener, para o ano fiscal de 1849-50 apontam Pernambuco como o 4º principal mercado da província, representando 8,50% dos rendimentos totais. Em primeiro lugar estava o Rio de Janeiro, seguido da região do Prata e do Rio Grande do Sul. Em termos de quantidade, foram 42.944 alqueires exportados para Pernambuco²⁴⁰. Infelizmente, na bibliografia especializada sobre o tema, não encontramos menções deste tipo para o recorte que a presente pesquisa contempla. Entretanto, a partir dos dados acima expostos, que cobrem um período anterior e um posterior, fica clara a importância da farinha de mandioca produzida na Ilha de Santa Catarina para o comércio recifense.

Assim como a capital do Império, a província de Santa Catarina desempenhou um papel fundamental no abastecimento da cidade do Recife no período da Guerra dos Cabanos. Conforme apontamos acima, foram remetidas da corte e de Santa Catarina embarcações carregadas com farinha de mandioca para socorrer os pernambucanos. De lá, vieram 12 embarcações entre 1832-1835, que foram essenciais para atenuar a escassez deste produto. O outro momento onde estas ligações atingiram uma marca expressiva foi no biênio 1837-38, que, como já vimos, representou o ápice do período analisado, onde deram entrada 20 embarcações. O curioso é que, segundo Hübener, neste período, foram apenas 104 embarcações que deram entrada em Nossa Senhora do Desterro²⁴¹. Portanto, Pernambuco foi responsável por 19,23% das entradas, uma marca significativa.

Um dos fatores em comum entre São Matheus e a Ilha de Santa Catarina é a centralidade das relações comerciais. Como vimos, em ambos os casos, apenas um porto – da Vila da Barra de São Matheus e Desterro, respectivamente – eram responsáveis pelo escoamento da produção

²³⁹ HÜBENER, Laura Machado. **O comércio da cidade do Desterro no século XIX**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981, p. 63.

²⁴⁰ Ibidem, p. 29-30.

²⁴¹ Ibidem, p. 28.

de farinha de mandioca. No caso da Bahia oitocentista, este cenário era muito diferente. As notícias marítimas fazem menção a pelo menos três locais distintos: Alcobça, Caravelas e Salvador. A costa baiana era muito propícia ao acolhimento de embarcações, o que causava uma relativa dispersão deste comércio. Apesar do porto de Salvador ter sido o principal responsável pelo escoamento da produção do Recôncavo Baiano, algumas localidades também tinham seus ancoradouros e conseguiam estabelecer ligações diretas com os comerciantes de outras províncias, dentre elas Pernambuco.

Bert. J. Barickman, em seu clássico estudo sobre o Recôncavo Baiano, relativizou a atribuição dada ao fumo e a cana-de-açúcar como os únicos produtos da região. Através de uma extensa pesquisa nos mais variados tipos de fontes, o autor afirma que a demanda dos gêneros de primeira necessidade também ajudou a moldar a paisagem social e econômica da região. Para ele, “a mandioca, para o fabrico da farinha, era de longe a lavoura de subsistência mais amplamente cultivada no Recôncavo, e a farinha era um componente indispensável do regime alimentar baiano”²⁴². Uma de suas principais contribuições foi apontar que a economia escravista de exportação fomentou e, de certa forma, exigiu o desenvolvimento de um mercado urbano e rural significativo de farinha e outros gêneros de primeira necessidade.

Nas fazendas e sítios de fumo a autossuficiência era a regra. A alta degradação que o fumo causava ao solo fazia com que o rodízio com outros gêneros, como a mandioca, se tornasse rotina. Portanto, a mandioca colhida era suficiente para alimentar as famílias e os cativos da unidade produtiva, além de muitas vezes produzir um excedente. Já no caso dos senhores de engenho e lavradores de cana não era de costume o cultivo de alimentos de subsistência. Portanto, os engenhos do Recôncavo recorriam ao mercado local de farinha de mandioca. Além da demanda rural, havia também a população urbana do Recôncavo, os habitantes de Salvador, que recorriam ao mesmo mercado para alimentar-se, e a população flutuante. As centenas de barcos que chegavam de várias regiões necessitavam da farinha para o abastecimento e faziam sua presença ser sentida no comércio de farinha²⁴³.

Para o leitor ter uma dimensão do que este comércio significava, basta olhar as estimativas levantadas por Barickman: “no fim do século XVIII, cerca de cinquenta mil consumidores talvez dependessem desse mercado para seu sustento diário; em 1860, eles já somavam certamente mais de cem mil”²⁴⁴. Porém, como o próprio autor ressalta, estes números

²⁴² BARICKMAN, Bert J. op. cit., p. 89.

²⁴³ Ibidem, p. 103 e 116.

²⁴⁴ Ibidem, p. 122.

devem ser vistos apenas como estimativas aproximadas, em virtude dos problemas com dados censitários produzidos ao longo do período colonial e imperial. Este vigoroso comércio só era possível pela ampla rede de fornecedores, destacando-se 4 áreas principais: 1) Sergipe, que além da farinha e do milho, escoava a produção do seu açúcar na Bahia; 2) a comarca de Porto Seguro, no extremo sul da Bahia; 3) as vilas litorâneas da comarca de Ilhéus, logo ao sul do Recôncavo; 4) as vilas do sul do Recôncavo, como Alcobaça e Caravelas. Além disso, Maragogipe e Jaguaripe, por sua proximidade com Salvador, também contribuíam para o abastecimento do mercado baiano²⁴⁵.

Até 1785, a maioria das embarcações que transportavam farinha de mandioca ancoravam próximas à baía, sendo necessário que os consumidores se aproximassem através de barcos a remo ou alvarengas. Com a criação do celeiro público, as vendas foram centralizadas, com o objetivo de ter um maior controle sobre a comercialização dos gêneros de primeira necessidade. Teoricamente, toda a farinha da região deveria ser enviada ao celeiro, e de lá as autoridades tomariam a decisão do que fazer com o produto. A venda no mar ainda continuava a ser praticada, sobretudo para o comércio de grosso trato voltado aos senhores de engenho, comissários de navios, traficantes de escravizados e comerciantes exportadores. Porém, sempre com o olhar das autoridades. Segundo Richard Graham, a farinha chegou a representar 87% dos negócios no local, sendo seguido pelo feijão, arroz e milho²⁴⁶.

O celeiro era muito mais que um mercado público. Seus administradores tinham ampla autoridade sobre todo o comércio de farinha feito por cabotagem na província. Os comerciantes sempre precisavam de uma licença do administrador do celeiro ou do Presidente da província para enviar farinha para outras partes do Império. Mesmo uma embarcação que quisesse cruzar a baía deveria parar em Salvador para apresentar seus documentos e pagar a taxa de 20 réis por alqueire, utilizada para a manutenção do celeiro, e aí receber a permissão para seguir sua viagem, desde que não houvesse escassez ou ameaça dela em Salvador. Contudo, o controle não foi totalmente eficaz. Era impossível monitorar toda a costa baiana, que dispunha de inúmeros locais onde embarcações de pequeno e médio porte poderiam ancorar e fazer o contato direto com os produtores. No caso das embarcações que chegavam ao Recife, quase metade delas tinham como local de origem as vilas situadas ao sul do Recôncavo. Portanto, a mesma facilidade de transporte marítimo, que permitia a Salvador receber sua farinha de regiões próximas e importar em períodos de instabilidade e escassez, expunha o mercado da cidade a

²⁴⁵ Ibidem, p. 131-132

²⁴⁶ GRAHAM, Richard. op. cit., p. 151.

atuação de comerciantes e produtores que tinham interesse em enviar sua farinha para outras localidades.

Se de maneira separada os fornecedores baianos não tiveram o mesmo impacto que os locais acima apontados – Rio de Janeiro, Santa Catarina e São Matheus – somados contribuíram com 45 embarcações. Isto colocaria a província da Bahia como o segundo maior fornecedor, atrás apenas do Rio de Janeiro. Entretanto, como já foi explicado, preferimos separar em nossa análise, pois julgamos que havia especificidades neste comércio que devem ser abordadas. O comércio do Recôncavo e a sua dinâmica são diferentes das vilas situadas ao sul, por exemplo. Além disso, a ligação direta dos comerciantes pernambucanos, sem o intermédio da praça de Salvador aponta para uma certa autonomia destes. Caravelas, situada na região sul da província da Bahia, relativamente próxima da fronteira com o Espírito Santo, teve de longe o maior impacto no comércio pernambucano, com 28 embarcações no período. Destas, 23 chegaram ao porto do Recife entre 1829-1833. Diferente de outros centros, Caravelas desempenhou um papel secundário no período da Guerra dos Cabanos, com 7 embarcações: três em 1832 e quatro em 1833. Em seguida, aparece Salvador, com 16 embarcações. Elas vieram espaçadas ao longo do período estudado, tendo quatro embarcações em 1838 como o máximo dentro do recorte. Se a fiscalização fosse rígida e o objetivo principal fosse abastecer o mercado interno, enviar farinha de lá para outros portos deveria ser complicado, sobretudo pela concorrência de outras províncias, como Alagoas e Rio de Janeiro. Alcobaça, próxima de Caravelas, teve o registro de onze embarcações no período e teve a mesma característica da anterior: números anuais baixos e espaçados ao longo do recorte. A exceção foi o ano de 1831, onde cinco embarcações foram registradas.

As seis localidades acima descritas representaram 76,54% das embarcações registradas no período analisado, sendo essencial para a manutenção de uma boa oferta de farinha de mandioca na cidade do Recife entre 1825-1840. Entretanto, o que chama atenção é a quantidade de províncias e localidades que estabeleceram conexões com o Recife no período estudado. A Paraíba, que fazia fronteira com a província de Pernambuco, contribuiu com nove embarcações no período. Em seguida, aparecem São Francisco do Sul, Rio Real e Porto de Pedras. Foram sete, quatro e três embarcações, respectivamente. Além disso, cidades como Goiana, situada próxima ao Recife e Santos, também fizeram sua presença ser sentida, além do Rio Grande do Norte e Aracati, no Ceará. A partir de um único produto, é possível perceber a importância do Recife como um entreposto comercial, que mantinha ligações com toda a faixa litorânea do

Império. Portanto, não há como pensar o comércio da capital da província de Pernambuco sem passar pela navegação cabotagem.

Para os objetivos deste capítulo, optamos por centralizar as análises no Recife e suas relações com os principais portos litorâneos. As rotas envolvendo o comércio de farinha de mandioca eram múltiplas e se interligavam. Em alguns momentos, se torna ilógico definir determinado espaço ou província apenas como fornecedor ou comprador. O extremo sul baiano, por exemplo, abastecia a cidade do Recife e também a Corte. Segundo Patrícia Silveira, a Bahia foi de fundamental importância para o abastecimento fluminense e para a manutenção do tráfico, que necessitava deste gênero para utilizar como moeda de troca na costa da África e/ou alimentar a tripulação²⁴⁷. Apesar de sua pujante produção no Recôncavo, a Bahia também tinha que recorrer ao comércio de cabotagem em períodos de instabilidade e escassez. Segundo Richard Graham, tripulações traziam carregamentos de farinha da província vizinha de Sergipe, e de rotas mais longas como Rio de Janeiro, Santos e Santa Catarina²⁴⁸.

O Rio de Janeiro desempenhava um importante papel neste cenário, tanto na esfera da produção quanto na importação. Como vimos acima, a região do Recôncavo da Guanabara se destacava pela exportação de altas quantidades de farinha de mandioca, destinada, principalmente, para o abastecimento da capital. Além disso, embarcações com farinha de mandioca da Bahia, como já mencionado, e do Espírito Santo e Santa Catarina chegavam constantemente ao porto do Rio de Janeiro. Durante todo o século XIX, a capital do Império se estabeleceu como o principal mercado para onde dirigia-se a maior parte da produção de farinha de mandioca de São Matheus²⁴⁹. Sobre o comércio em Desterro, Laura Hübener estimou que 75.505 alqueires foram enviados para a província do Rio de Janeiro em meados do século XIX, correspondendo a 25,41% da produção local²⁵⁰. Conforme foi discutido no tópico anterior, este produto tinha um papel fundamental no tráfico transatlântico de escravizados, além de ser o principal alimento dos habitantes do Brasil oitocentista. Portanto, a ligação entre a produção local e a importação foi essencial para o abastecimento do Rio de Janeiro, ao passo que garantia as quantidades necessárias à população local, fomentava o tráfico, e possibilitava que os comerciantes fornecessem este gênero para outras províncias do Império.

A Província de Pernambuco, dentro do período analisado, desempenhou um papel secundário no tocante à saída de embarcações. Envios regulares eram feitos para a Ilha de

²⁴⁷ SILVEIRA, Patrícia Gomes da. op. cit., p. 78.

²⁴⁸ GRAHAM, Richard. op. cit., p. 138.

²⁴⁹ CÔGO, Ana Lúcia. op. cit., p. 10.

²⁵⁰ HUBENER, Laura. op. cit., p. 29

Fernando de Noronha. Ficava a cargo do governo provincial o fornecimento do gênero, sobretudo em períodos de dificuldade. Em 1837, Aleixo José de Oliveira enviava um ofício ao então presidente da província informando que as 20 mil covas de mandioca plantadas na Ilha foram dizimadas pela seca, fazendo-se necessário o envio de farinha²⁵¹. No ano seguinte, o inspetor do Arsenal de Marinha, Francisco de Assis Cabral e Teive, seguindo ordens do vice-presidente da província, anunciava a procura de 206 sacas de farinha para serem remetidas a Ilha²⁵².

Em alguns casos específicos a farinha era remetida para outras províncias. No dia 27 de junho de 1827, duas embarcações carregadas com farinha partiram para Assú, no Rio Grande do Norte e Aracati, no Ceará²⁵³. Já na década de 1830, Bahia, Rio de Janeiro e São Matheus aparecem como local de destino de embarcações que estão levando farinha, em alguns casos aliado a outro produto, como vinho. Em 1837, quando a província do Pará estava passando por dificuldades de abastecimento, o governo pernambucano enviou, através do brigue união, três mil e quatrocentos alqueires de farinha²⁵⁴.

Ao abrir o leque de análises e possibilidades deste comércio interprovincial, fica claro a amplitude dos participantes envolvidos nestas redes comerciais: o produtor de mandioca – de Santa Catarina, São Matheus, Recôncavo Baiano e da Guanabara – colhia e fazia o preparo do produto. Em seguida, era necessário levá-la até a zona de embarque, seja através do transporte terrestre ou marítimo. Os responsáveis por fazer este trajeto poderiam ser escravizados especializados ou pobres e livres. Em seguida, ela poderia ser enviada para um negociante, que trataria de intermediar a venda ou se estabelecia a ligação direta com o mestre da embarcação ou consignatário. Em seguida, ela era transportada para o porto do Recife, onde poderia ser comprada em grosso trato ainda na embarcação, ou a retalho, após ser descarregada e negociada com os merceeiros da cidade. Portanto, a cidade do Recife necessitava de uma ampla rede, espalhada pelo Império, para garantir parte da farinha que sustentava a população. Em 1838, um habitante do Recife afirmava que boa parte deste gênero indispensável vinha “em grande parte pela via do comércio” onde “é vendido pelo importador por módico preço”²⁵⁵.

Estabelecemos, aqui, os aspectos relacionados à produção de farinha de mandioca nas localidades que a forneciam para o Recife, entretanto, surge o seguinte questionamento: quem

²⁵¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0110, 23/05/1837.

²⁵² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0208, 26/09/1838.

²⁵³ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0134, 27/06/1827.

²⁵⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0128, 16/06/1837.

²⁵⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0026, 01/02/1838.

eram os comerciantes que faziam a ligação entre os produtores e o consumidor final dessa farinha na cidade do Recife? Eram comerciantes de grosso trato? Se envolviam com o comércio transatlântico de escravizados? Com que áreas produtoras eles tinham conexões? São estas as perguntas que buscaremos responder a seguir.

3.3 Os consignatários das embarcações carregadas com farinha de mandioca

Se na esfera da produção encontramos um quadro extremamente complexo, envolvendo produtores de várias províncias, o mesmo pode ser dito para os comerciantes locais envolvidos nestas transações. Um pequeno grupo de comerciantes de grosso trato, por mais poderoso que fosse, não conseguiria dar conta do enorme fluxo de farinha de mandioca que chegava à cidade do Recife. Na sessão de notícias marítimas foram catalogados cinco tipos de arranjo deste comércio: 1) consignatário, ou seja, aquele comerciante que fretou uma embarcação e sua tripulação para buscar determinado produto em determinado porto; 2) dono da embarcação, o que requereria um significativo cabedal, pois uma embarcação, dependendo de seu porte, não era nada barato. As três últimas se referem aos mestres de embarcações e suas referidas especificidades: 3) o mestre, além de conduzir a embarcação era o consignatário. Portanto, ficava a seu cargo vender a farinha na cidade do Recife, seja repassando a algum comerciante de grosso trato ou até mesmo estabelecendo o vínculo direto com o consumidor; 4) mestre e dono da embarcação; 5) apenas mestre da embarcação. Neste último caso fica difícil estabelecer quem seria o interessado na carga da embarcação, pois o referido corpo documental não deixa rastros.

O quadro abaixo aponta que a modalidade mais comum, correspondendo a cerca de 48,55%, foi a de consignação. Este tipo de arranjo era um dos mais comuns, sendo utilizado para o comércio dos mais variados produtos. Boa parte destes consignatários se envolveram em apenas uma ou duas transações. Já os representantes da elite mercantil pernambucana se envolveram de maneira assídua, com alguns passando da casa de cinco embarcações consignadas.

Quadro 4 – Modalidades utilizadas no transporte de cargas de farinha

MODALIDADE	QUANTIDADE
CONSIGNATÁRIO	119
MESTRE E CONSIGNATÁRIO	59
MESTRE DA EMBARCAÇÃO	42
DONO DA EMBARCAÇÃO	16
MESTRE E DONO	04

SEM MENÇÃO	03
TOTAL	243

Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

Em seguida, aparecem os indivíduos que ao mesmo tempo em que conduziam as embarcações também eram seus consignatários, representando 24,27% do total. Muitos deles trouxeram apenas uma ou duas cargas para o Recife. A única exceção foi João de Souza Ribeiro que aparece nas notícias marítimas em três momentos. Em 1830, a bordo do paquete Três de Maio, trazendo “farinha e carne [seca]”²⁵⁶. Sete anos depois, agora a bordo do brigue *Jovem Fluminense*, trazia novamente farinha. O mesmo aconteceria em maio do ano seguinte²⁵⁷. Apesar da fonte não afirmar que João seria dono da embarcação, não seria nenhum exagero esta especulação, sobretudo pelo fato dela se repetir várias vezes. Outros exemplos também podem ser citados: o mestre Manoel Domingues Gomes, a bordo da sumaca *Conceição Felicidade* do Brasil deu entrada duas vezes no porto do Recife, vindo de Rio de São Francisco²⁵⁸. João Rodrigues Amaro, mestre do brigue *Nacional Bom Jesus*, deu entrada em 1838 com farinha, milho e tabaco vindo do Rio de Janeiro. No ano seguinte, desembarcou farinha e café²⁵⁹ vindos da mesma região.

Voltando ao caso de João de Souza Ribeiro, em 1837, um dia após sua chegada, saía no *Diário de Pernambuco* o seguinte anúncio: “[vende-se] superior farinha de Santa Catarina, e por preço cômodo, tanto em partidas como a retalho: a bordo do brigue *Jovem Fluminense*, ancorado na Praia do Colégio”²⁶⁰. Portanto, fica claro que o mestre seria o responsável pela comercialização de toda a farinha a bordo. Esta, por sua vez, poderia ser comprada tanto a retalho como em atacado, a depender dos interessados. Porém, é necessário ter cautela ao sugerir que estes mestres poderiam ser também donos, sobretudo pela falta de indicação explícita nas fontes. Eles poderiam estar a serviço de algum comerciante que provavelmente não aparecia, sobretudo pelo registro de notícias marítimas não necessitar de informações detalhadas. Provavelmente, ao chegar ao porto, se colocavam como responsáveis pela carga, não sendo necessário informar seu dono original. Não foi possível descobrir se Souza Ribeiro

²⁵⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0298, 25/01/1830.

²⁵⁷ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0262, 04/12/1837; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0100, 08/05/1838.

²⁵⁸ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0141, 03/07/1838; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0006, 08/01/1839.

²⁵⁹ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0141, 03/07/1838; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0110, 22/05/1839.

²⁶⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0263, 05/12/1837.

era o dono da embarcação, o fato é que ele trouxe a embarcação ao Recife e ficou responsável pela venda, gozando de certa autonomia em seu ofício, caso ele estivesse ali a mando de algum comerciante.

Já os que eram apenas mestres da embarcação representaram 17,69% do total. O único a se envolver em mais de uma transação foi Baltazar José dos Reis. Em 1833 Baltazar trouxe farinha de mandioca no brigue *São João Batista*, vindo de Santa Catarina, em 35 dias de viagem. Cinco anos depois, o mesmo mestre aparecia novamente nas notícias marítimas, desta vez vindo do Rio de Janeiro no patacho *Francelina*. Além da carga de farinha, trazia consigo 6 passageiros, dentre eles um escravizado²⁶¹. Em 1839, Baltazar aparece novamente, desta vez saindo com o brigue nacional *Boaventura* em direção a Ilha de Fernando de Noronha²⁶². Além da farinha destinada ao abastecimento da ilha, dois passageiros brasileiros estavam a bordo.

Os demais apareceram pontualmente nas fontes, o que impossibilita uma análise mais aprofundada. Dentre os 43 registros deste tipo, seis tiveram como porto de origem São Matheus, Caravelas e Santa Catarina, seguida do Rio de Janeiro, que aparece com cinco. Não se pode excluir o fato de que estes mestres poderiam estar a serviço de determinado comerciante da região produtora, ou até mesmo consignados a algum comerciante do Recife, mesmo que a fonte não deixe claro. Como veremos adiante, alguns destes aparecem como mestres das embarcações consignadas, e em alguns casos a embarcação é a mesma.

Menor ainda era o percentual dos donos da embarcação que as utilizavam para o comércio de farinha de mandioca, chegando a 6,58%. Neste grupo apenas Pedro Dias se envolveu com o transporte de farinha para o Recife mais de uma vez. Seu brigue, *Feliz Destino*, apareceu nas notícias marítimas três vezes entre 1837-1838, todas elas vindas do Rio de Janeiro: em abril de 1837, após 24 dias de viagem, registrou “farinha e mais gêneros” como carga, além de trazer seis passageiros, um deles português. Em outubro do mesmo ano, desta vez em uma viagem de 22 dias, trouxe carne seca e farinha, além de um passageiro. Pouco mais de um ano depois da primeira viagem, o *Feliz Destino* aparecia mais uma vez, trazendo novamente farinha para o Recife²⁶³. Em todas elas, o mestre da embarcação foi João Theodoro da Cruz, indicando que Pedro Dias tinha uma tripulação fixa para comandar o brigue e provavelmente se envolvia com o comércio de outros produtos, além dos gêneros de primeira necessidade.

²⁶¹ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0174, 16/08/1833; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0060, 15/03/1838.

²⁶² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0087, 19/04/1839.

²⁶³ Ver na seguinte ordem: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0093, 27/04/1837; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0213, 04/10/1837; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0094, 28/04/1838.

E por último encontramos os mestres que eram donos de suas próprias embarcações, representando 1,64%. O primeiro deles, Antônio Affonso de Mello, trouxe consigo duas cargas de farinha e algodão vindas de Goiana. A primeira delas em 1825, a bordo da lancha *Flor de Goianna*²⁶⁴. Ao que tudo indica Antônio se desfez de sua Lancha, pois sete anos depois aparecia novamente nas notícias marítimas a bordo da sumaca, chamada *São Benedito*²⁶⁵. Como já foi discutido no capítulo anterior, o porto do Recife era um grande entreposto comercial, sendo responsável pelo escoamento dos produtos das áreas próximas. Portanto, itinerários como este feito por Antônio estava longe de ser incomum. Outro destaque é o fato de trazer consigo, além do gênero destinado à exportação, a farinha de mandioca. Talvez o objetivo dele fosse aproveitar a viagem ao Recife para tentar vender o gênero por um preço maior do que ele provavelmente conseguiria em Goiana.

O outro caso encontrado foi o de João Domingues Ferreira, proprietário da sumaca *Bela Elisa*. Em agosto de 1837, ele dava entrada no porto do Recife vindo de São Matheus após 14 dias de viagem com farinha de mandioca. Três meses depois a mesma sumaca voltava novamente ao Recife, desta vez vinda da Paraíba, após dois dias de viagem²⁶⁶. Novamente uma carga de farinha de mandioca. Ao ser proprietário da embarcação, Domingues Ferreira adquiria uma certa mobilidade, podendo se deslocar entre os portos do Império de acordo com as necessidades dos consumidores e/ou comerciantes. Entretanto, casos como o dele e Antônio eram raras exceções, conforme vimos no quadro acima.

A modalidade de consignação foi a mais utilizada no período, correspondendo a quase 50% das movimentações. Na série construída, 56 comerciantes foram listados. Destes, 36 consignaram apenas uma embarcação no período, enquanto os 20 restantes consignaram 82 embarcações, cerca de 33,74% do total. Apesar de dominarem um terço deste comércio, não havia um monopólio gritante: apenas dois comerciantes, passaram da casa de dez embarcações consignadas, 19 e 13, respectivamente. 14 deles consignaram 3 embarcações ou menos. Mas quem eram esses comerciantes? De antemão, podemos adiantar que boa parte deles eram portugueses.

Segundo Bruno Câmara, os portugueses representavam o mais expressivo contingente de imigrantes no Recife durante todo o século XIX. Apesar de ser um grupo bastante heterogêneo, com diversas procedências e ocupações, a maioria significativa estava ligada ao

²⁶⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0001, 07/11/1825.

²⁶⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0489, 04/10/1832.

²⁶⁶ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0164, 01/08/1837; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0212, 03/10/1837.

comércio. Os portugueses que atravessavam o Atlântico chegavam ainda jovens ao Recife para ocupar os empregos no comércio como caixeiros. Esta formação não se fazia do dia para noite. Era comum a permanência em um mesmo estabelecimento por vários anos, até se tornar um sócio nos negócios do patrão e, paulatinamente, assumir em definitivo o controle. Alguns destes conseguiram acumular verdadeiras fortunas, figurando no grupo dos comerciantes mais importantes da cidade²⁶⁷. A enorme quantidade de portugueses no comércio não era uma regra apenas na província de Pernambuco, estes estavam espalhados por todo o Império, dominando vários ramos do comércio a retalho e também de grosso trato nas principais províncias.

Muito já foi escrito sobre estes comerciantes da província de Pernambuco e seus ramos de atuação. Marcus Carvalho enfatiza a participação destes no comércio transatlântico de escravizados e também na política interna da província²⁶⁸. Alguns atuaram quando o comércio ainda era lícito, o que trazia uma certa tranquilidade na condução dos negócios: é o caso de figuras como Bento José da Costa, Elias Cintra Coelho e Antônio Marques da Costa Soares. Já outros se arriscaram a conduzir o empreendimento após 1831, utilizando várias estratégias para impedir a vigilância da marinha inglesa nos mares e da atuação policial em terra. Ficou a cargo de Gabriel Antônio, dos irmãos Magalhães Bastos e de Ângelo Francisco Carneiro tocar o negócio nas décadas de 1830 e 1840²⁶⁹. Boa parte da fortuna destes portugueses derivou desse lucrativo comércio.

Entretanto, como reza a cartilha de um comerciante de grande cabedal, a diversidade nos investimentos é essencial. Em seu estudo sobre a comunidade portuguesa do Recife no século XIX, Bruno Câmara aponta que o dinheiro destes comerciantes estava espalhado por vários ramos do comércio, tanto a retalho como em grosso trato. As lojas de fazendas a retalho da cidade eram predominantemente conduzidas por portugueses. Alguns deles também se envolviam na consignação de embarcações, como é o caso de Ângelo Francisco Carneiro, e na importação e exportação. Após a proibição definitiva do tráfico, o dinheiro outrora ali aplicado foi reinvestido na própria cidade através da compra de imóveis, no ramo de empréstimos e até mesmo no próprio comércio²⁷⁰.

A presença destes comerciantes também é sentida no ramo de gêneros alimentícios. Bruna Dourado, analisando a trajetória do comerciante português João Pinto de Lemos, contabilizou 36 embarcações sob sua consignação com cargas de azeite de oliva, charque e

²⁶⁷ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O “retalho do comércio” ... op. cit. p. 104-106.

²⁶⁸ Cf. CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade...* op. cit., caps. 4, 5, 6 e 7.

²⁶⁹ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas, op. cit. p. 223.

²⁷⁰ *Ibidem*, p. 122 e 222-226.

farinha de trigo entre 1837-1852²⁷¹. Além disso, Bruno Câmara aponta que alguns periódicos nativistas quase sempre acusavam os portugueses de dominarem o mercado da carne seca na cidade do Recife. A firma Baltar & Oliveira seria uma das mais proeminentes no ramo, consignando nove embarcações entre fevereiro e outubro de 1852. Eles também contavam com um armazém na rua da Cadeia do Recife²⁷². Esta ligação entre os portugueses e o comércio de charque será abordada no próximo capítulo.

Entretanto, poucas são as menções ao envolvimento destes portugueses com a farinha de mandioca, e as páginas a seguir empreendem um esforço em avançar nesta discussão. Além de ser o alimento principal de parcela significativa da população, a farinha de mandioca tinha um protagonismo no tráfico transatlântico de escravizados, seja para alimentação dos marinheiros e cativos que atravessariam o Atlântico como por ser uma moeda de troca em algumas regiões na África. Estes fatores, por si só, já justificam a aparição destes portugueses no comércio interprovincial de farinha.

A participação de estrangeiros de maneira direta no comércio de cabotagem era proibida, pelo menos na letra da lei. Em 15 de Novembro de 1814, D. João VI, com o intuito de evitar “o grave prejuízo que causaram ao comércio interno e navegação nacional os estrangeiros”, resolve, através de decreto, proibir o acesso destes ao comércio de cabotagem²⁷³. A partir da referida data ficava vedada a concessão de passaportes a embarcações estrangeiras carregadas com gêneros do país com destino a outros portos do Brasil. O entendimento é que a carta régia de 28 de janeiro de 1808, famosa abertura dos portos, não franqueava o acesso a cabotagem, assim como o tratado feito com a Grã-Bretanha em 19 de fevereiro de 1812. Entretanto, não se pode descartar a atuação de estrangeiros na cabotagem de maneira ilícita, sobretudo pelo extenso litoral brasileiro, pouco vigiado. Apesar de terem o acesso direto vedado, os comerciantes portugueses do Recife participaram na cabotagem através da consignação. Não custa lembrar, também, que muitos portugueses adquiriram cidadania brasileira após a independência, passando assim a ter franco acesso a navegação de cabotagem. O quadro abaixo traz os principais consignatários, maioria significativa deles tinha origem portuguesa.

²⁷¹ DOURADO, Bruna Iglezias Motta. **Comércio de Grosso Trato e Interesses Mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do negociante João Pinto de Lemos. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2015, p. 83.

²⁷² CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas, op. cit. p. 238-239.

²⁷³ BRASIL, Coleção das Leis do Brasil de 1814. Decreto de 15 de novembro de 1814, proíbe que os estrangeiros exerçam o comércio de cabotagem, p. 33.

O principal consignatário foi Gaudino Agostinho de Barros. Marcus Carvalho o aponta como um dos grandes traficantes da província²⁷⁴. Gaudino foi um dos fundadores da Associação Comercial de Pernambuco, reduto dos principais comerciantes da praça, e aparece na folhinha de Algibeira de 1848 como cônsul da Rússia e do Chile²⁷⁵. Ele se envolveu no comércio de farinha entre 1833 e 1838, tendo como principais locais de origem o Rio de Janeiro, com 8 embarcações, e São Matheus, com 10. Foi em 1838 que Gaudino atingiu a expressiva marca de 10 embarcações consignadas em um único ano, sendo 7 de São Matheus e 3 do Rio de Janeiro. Em algumas embarcações a farinha dividia os porões com outro gênero, como charque, café, feijão e fumo²⁷⁶. Infelizmente não foi possível identificar se Gaudino repassou essa farinha para comerciantes a retalho, muito menos se a utilizou para aprovisionar embarcações para o tráfico. Há, apenas, duas menções nos periódicos e em ambas ele se encarrega diretamente da venda. Em 23 de setembro de 1837 ele oferecia “boa farinha de mandioca vinda de São Matheus, vinda no patacho *Nova Sociedade*, defronte da praia do colégio”²⁷⁷. Os interessados poderiam comprar diretamente a bordo da embarcação ou em seu endereço: por trás da praça do Corpo Santo casa de número 67. No mesmo ano Gaudino repete o arranjo, desta vez com a carga da sumaca *Temerária*²⁷⁸.

Manoel Joaquim Ramos e Silva aparece logo em seguida com 13 embarcações. Natural do Porto, Ramos e Silva foi um dentre os muitos portugueses que optaram por se tornar um “brasileiro adotivo”. Era um comerciante ligado à atividade de consignação, não só para algumas províncias do Império como para Portugal. Assim como Gaudino, Ramos e Silva também era membro da Associação Comercial de Pernambuco. Apesar do forte antilusitanismo que tomava conta da província, Ramos e Silva contava com um relativo respeito de Inácio Bento de Loyola, redator do *O Echo Pernambucano*. Em um de seus números, Loyola revelava uma lista de vários comerciantes portugueses que só empregavam contrerrâneos em seus estabelecimentos. Um dos poucos a escapar de sua ira foi Manoel²⁷⁹.

²⁷⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade...* op. cit., p. 118.

²⁷⁵ Agradeço a Bruno Augusto Dornelas Câmara pelas informações compartilhadas.

²⁷⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0134, 22/06/1833: “Entrada dia 20 do corrente – Porto Alegre pelo Rio de Janeiro; 42 dias Pacote Sociedade, Capitão José Francisco Sette: carne e farinha: a Gaudino Agostinho de Barros.”; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0351, 26/03/1834: “Entrada dia 23 do corrente – Rio de Janeiro; 21 dias; S. Aurora, M. João Rodrigues Amaro: farinha, e café: á Gaudino Agostinho de Barros. Passageiros Manoel Martins de Oliveira, e Francisco José de Souza.”; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0441, 21/07/1834: “Entrada dia 19 do corrente – Rio de Janeiro; 13 dias; S. Oliveira, M. Antônio José de Lemos: farinha, feijão e fumo: a Gandino Agostinho de Barros. Ton 77. Passageiros Clementina Serro de Lemos, e 7 escravos”.

²⁷⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0205, 23/09/1837.

²⁷⁸ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0130, 19/06/1837.

²⁷⁹ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. *O “retalho do comércio” ...* op. cit., p. 176 e 179.

A partir de seu endereço comercial, na rua da Cadeia, ele consignou embarcações vindas de Caravelas, São Matheus, Rio de Janeiro, Alcobaça e Santa Catarina. Três delas foram consignadas em 1829, duas em 1830, três em 1833, quatro em 1837, e uma em 1838, apontando para um envolvimento de longo prazo dentro deste comércio. Entretanto, tudo leva a crer que Ramos e Silva não ficava responsável por vender esta farinha, exceto em 1837, quando fez um leilão de cem sacas deste produto, que estavam guardadas no armazém de Fernando José Braguez²⁸⁰.

Entre suas consignações, foi encontrada uma delas ligada diretamente ao tráfico. A edição do dia 15 de maio de 1829 do *Diário de Pernambuco* anunciava a partida do bergantim *Emília* para Molembo, tendo como mestre Antônio Freire de Oliveira e consignatário Manoel Joaquim Ramos e Silva²⁸¹. Seis dias antes, chegava ao Recife a sumaca *Desengano Feliz*, com uma carga de farinha para Ramos e Silva²⁸². É provável que parte desta farinha tenha sido utilizada para armar o bergantim para o tráfico. Nos registros do *slave voyages* a embarcação tinha 122 toneladas, navegava com bandeira brasileira e o principal local de aquisição de escravizados foi o Golfo do Biafra, apesar do destino inicial, segundo o jornal, ter sido Molembo. Pouco mais de cinco meses após a saída de Pernambuco, iniciava sua travessia com 147 escravizados a bordo. Entretanto, o fim não foi dos melhores, pois o bergantim foi aprisionado pela marinha britânica e levado para Serra Leoa onde foi julgado e condenado pela comissão mista por violar os tratados que impediam o tráfico ao norte do equador²⁸³.

Quadro 5 – Consignatários de cargas de farinha de mandioca

CONSIGNATÁRIO	QUANTIDADE DE EMBARCAÇÕES
Gaudino Agostinho de Barros	19
Manoel Joaquim Ramos e Silva	13
Antônio Francisco dos Santos Braga	07
Manoel Alves Guerra	06
Rosas & Braga (firma)	04
Ferreira & Mansfield (firma)	03
Antônio José de Amorim	03
Gaspar José dos Reis	03
Manoel Gonçalves Pereira Lima	03
Joaquim Gonçalves Ferreira	03
Bento José da Costa	03
Manoel Mathias de Freitas	02
Matheus & Foster (firma)	02
Antônio da Silva & Companhia (firma)	02

²⁸⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0246, 14/11/1837.

²⁸¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0105, 15/05/1829.

²⁸² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0100, 09/05/1829.

²⁸³ *The transatlantic slave trade database*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em 30/04/2021.

José Antônio de Oliveira	02
José Gonçalves Cascão	02
Lourenço José das Neves	02
Antônio Marques da Costa Soares	02
Elias Baptista da Silva	02
TOTAL	82

Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

O terceiro maior consignatário foi Antônio Francisco dos Santos Braga, outro que segundo Carvalho fazia parte do *hall* de grandes comerciantes de escravizados²⁸⁴. Foi consignatário de sete embarcações entre os anos de 1836-38: três de São Matheus, duas de Santa Catarina e duas do Rio de Janeiro. Santos Braga realmente aparentava estar inserido no comércio de víveres da cidade, tendo, inclusive, um armazém na rua da Moeda, onde revendia a farinha que consignava. O intervalo entre a chegada da embarcação e o anúncio era curto: no dia 12 de setembro de 1836 chegava de São Matheus a escuna *Aurora* consignada por Santos Braga com farinha²⁸⁵. Quatro dias depois ele anunciava “boa farinha de mandioca em sacas e sem elas e por preço cômodo”²⁸⁶, os interessados deviam se deslocar ao seu armazém. Já no ano seguinte, era possível comprar diretamente na embarcação. Santos Braga anunciava, em novembro de 1837 “superior farinha de mandioca a bordo da sumaca *Aurora*, e em porção se dará por preço cômodo”²⁸⁷. A carga havia chegado um mês antes, vinda de São Matheus²⁸⁸. Utilizar a embarcação como local de venda era uma prática comum entre os consignatários, aparecendo várias vezes nos jornais. É provável que Santos Braga conseguisse economizar algum dinheiro, pois não precisava bancar os custos do transporte da casa até seu armazém.

O quarto maior consignatário foi Manoel Alves Guerra, com 6 embarcações entre os anos de 1829 e 1838, se destacando os portos de Caravelas e São Francisco do Sul com duas cada, além de Rio de Janeiro e Santa Catarina. Segundo os registros do *slave voyages*, ele participou ativamente do tráfico enquanto o negócio ainda era lícito. Foram 13 embarcações entre 1815 e 1829, todas elas partiram de Pernambuco e 11 tiveram como principal lugar de aquisição de cativos Molembo²⁸⁹. Além disso, Alves Guerra também aparece mercadejando com outros produtos. Em outubro de 1836 chegava ao Recife a barca francesa Aline, vinda do

²⁸⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade...* op. cit., p. 118.

²⁸⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0197, 12/09/1837.

²⁸⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0201, 16/09/1837.

²⁸⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0254, 23/11/1837.

²⁸⁸ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0175, 16/10/1837.

²⁸⁹ *The transatlantic slave trade database*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em 01/05/2021.

Havre com “328 volumes de diversas fazendas, 115 barris e um cesto com manteiga, 100 cestos com vinho, 203 barricas com farinha [de trigo], 629 cestos com batatas e 4 caixas com canela”²⁹⁰. Dois anos depois, a mesma barca, vinda do mesmo porto trazia “1 barrica com vinho, 165 caixas com vinho, 8 garrações com vinho, 4 caixas com comestíveis, 100 barricas com manteiga, 6 potes com manteiga, 16 volumes com drogas, 140 caixas com queijos, 400 folhas de zinco, 100 barricas com farinha, 969 cestos com batatas e 103 toros de angico”²⁹¹. É provável que após a proibição do tráfico em 1831, Alves Guerra tenha passado a investir no comércio de alimentos, tendo, inclusive, ligações com portos do exterior.

Em seguida aparecem as firmas Rosas & Braga e Ferreira & Mansfield, com uma participação relativamente modesta. A primeira delas consignou suas embarcações entre os anos de 1833 e 1834. Três delas vieram do Rio de Janeiro e uma de Santa Catarina. Em uma delas os porões estavam divididos entre farinha e charque²⁹². Já a segunda consignou uma de suas embarcações em 1827 e duas em 1829. Há indícios de participação desta firma no tráfico de escravizados. Marcus Carvalho afirma que, além da cachaça e do fumo, outras mercadorias também eram empregadas para comprar cativos na costa da África, principalmente as inglesas. Em 14 de agosto de 1829, a empresa Luiz Gomes Ferreira & Mansfield pedia permissão para exportar 500 barris de pólvora para a África²⁹³. Tudo leva a crer que este produto seria utilizado para os negócios do tráfico. Além disso, apenas três dias antes, acabava de chegar da Paraíba o brigue *Calíope*, com uma carga de farinha consignada a firma²⁹⁴.

Apesar de não ter um impacto significativo em termos quantitativos, grandes figuras da província aparecem no quadro acima e merecem uma análise, são eles: Antônio José de Amorim, Bento José da Costa e Elias Batista da Silva. O que os unia, além da nacionalidade, era a participação no tráfico de escravizados.

José de Amorim participou ativamente do tráfico quando ele ainda era legal. Foram três embarcações consignadas a ele entre 1825-1830, todas elas partiram de Pernambuco, duas em direção a Luanda e uma a Cabinda. Entretanto, uma delas acabou desembarcando os cativos no Maranhão. Das três embarcações por ele consignadas, há indícios de que a carga de uma delas foi utilizada para armar a viagem. Em 18 de outubro de 1829 a sumaca *Concordia* aparecia nas

²⁹⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0233, 26/10/1836.

²⁹¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0020, 25/01/1838.

²⁹² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0365, 15/04/1834.

²⁹³ CARVALHO, Marcus J. M. de. Liberdade... op. cit., p. 121-122, último parágrafo e a nota 9.

²⁹⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 11/08/1829.

notícias marítimas, recém chegada de Rio Real, com farinha de mandioca a José Amorim²⁹⁵. Quatro meses depois, chegava ao Recife, vinda de Cabinda após 25 dias o brigue *Aldina* com 24 escravizados a José de Amorim²⁹⁶. Apesar de não haver uma confirmação da data que o brigue iniciou sua viagem, não seria exagero especular que foi entre fins de outubro e início de novembro, utilizando a farinha chegada de Rio Real para alimentar a tripulação e a carga viva que atravessava o Atlântico. Outro fator que deve ser levado em consideração é que José de Amorim se envolveu com gêneros alimentícios em momentos pontuais, o que reforça ainda mais essa conexão com o tráfico.

A última de suas embarcações consignadas foi o brigue *Novo Jupiter*, que veio do Rio de Janeiro em 1834²⁹⁷. Estas transações comerciais foram feitas já no fim de sua vida, pois em 1839 ele lavrava seu testamento. O seu caixeiro, Manoel do Nascimento Pereira, foi elevado à categoria de procurador e administrador dos negócios e seria o responsável por liquidar as dívidas de seu patrão após seu falecimento, que ocorreu no ano seguinte em Lisboa. O cabedal de José de Amorim pode ser medido pela quantia que pagava a seu caixeiro: 600 mil réis anuais. Manoel se aproveitou muito bem das oportunidades dadas pelo seu patrão. Segundo Bruno Câmara, uma década depois ele estava envolvido com o comércio de grosso trato, com um estabelecimento na rua da Cruz e outro na do Apolo, além de ser proprietário de armazéns de açúcar²⁹⁸.

Bento José da Costa foi um dos comerciantes que participou diretamente nas querelas políticas da província, além de se envolver em vários ramos do comércio. Marcus Carvalho aponta que, além dos traficantes sediados no Recife, havia também os donos de engenho que participaram diretamente deste comércio. Bento era um deles, tendo seus próprios navios, que desembarcavam africanos nas praias próximas de seus engenhos. Mesmo após a proibição do tráfico ele se mantinha ativo, principalmente anunciando compra e venda de escravizados para fora da província. Na questão política, ele foi um dos apoiadores da Revolução de 1817, ao lado de vários plantadores-trafficantes. Sua filha era casada com Domingos José Martins, um dos líderes do movimento. Bento era bastante próximo do general Luís do Rego, último Governador português antes da Independência, além de ter participado da primeira junta de governo, presidida por Gervásio Pires, dono de engenho e consequentemente de cativos²⁹⁹.

²⁹⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0249, 18/10/1829.

²⁹⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0325, 27/02/1830.

²⁹⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0383, 09/05/1834.

²⁹⁸ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O “retalho do comércio” ... op. cit. p. 39-40.

²⁹⁹ CARVALHO, Marcus J. M. de. Liberdade... op. cit., p. 155.

Foram três embarcações consignadas a Bento: duas em 1827, vindas de Rio Real e Caravelas e uma em 1829, vinda também de Caravelas³⁰⁰. Bento tinha motivos de sobra para se envolver com os gêneros alimentícios, principalmente os que poderiam ser destinados à alimentação de sua escravaria ou até mesmo para armar alguma embarcação para o tráfico. Entretanto, no caso dele, não foi possível fazer esta vinculação, apesar das menções a pelo menos 12 viagens no *slave voyages*.

Elias Batista da Silva, também envolvido no tráfico, aparece nas notícias marítimas. O brigue Nacional *União* fez duas viagens de Santa Catarina ao Recife em 1837 e 1838³⁰¹ sob sua consignação trazendo farinha em seus porões. Além disso, ele também foi consignatário do brigue *Cassique*, vindo do Havre com “245 volumes de diversas fazendas, 4 caixas, com drogas, 1 barril com azeite 101 sextos com vinho, 1 barril com queijo, 421 sextos com batatas e 100 barricas com farinha [de trigo]”, em 1837³⁰². Há menções a três viagens a África entre 1821 e 1826³⁰³. Elias figurava como um dos suplentes do Tribunal do Comércio de Pernambuco³⁰⁴ e em 1840 aparece como cônsul dos Estados Pontifícios. O curioso é que o gerente deste consulado era Ângelo Francisco Carneiro, um dos traficantes mais proeminentes da província e amigo pessoal do cônsul português, ao ponto de emprestar dinheiro ao consulado³⁰⁵.

O cenário acima descrito demonstra a complexidade que envolvia a navegação de cabotagem, tendo como pano de fundo o comércio de farinha de mandioca. Além dos produtores, espalhados pelo Império, os habitantes do Recife dependiam de uma ampla rede de tripulações, embarcações e seus consignatários. Esta complexidade também é refletida nos dados sobre os principais envolvidos, que estavam longe de estabelecer um monopólio. Apesar dos grandes comerciantes da cidade terem uma maior vantagem e se utilizarem dela, o comércio era aberto também a outros personagens, que não necessariamente detinham o mesmo poder econômico. Além disso, foi possível demonstrar, a partir dos rastros, que parte desta farinha tinha como destino o aprovisionamento de embarcações para o tráfico. Agora, nos resta analisar como estava o funcionamento do comércio deste produto nos bairros principais e na província de um modo geral.

³⁰⁰ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0046, 01/03/1827; HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0062, 21/03/1827; HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0090, 27/04/1829.

³⁰¹ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0096, 02/05/1837; HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0100, 08/05/1838.

³⁰² HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0042, 21/02/1837.

³⁰³ *The transatlantic slave trade database*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em 02/05/2021.

³⁰⁴ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O “retalho do comércio” ... op. cit., p. 242-243.

³⁰⁵ CARVALHO, Marcus J. M. de. Liberdade... op. cit., p. 160.

3.4 O comércio de farinha na cidade do Recife: crises e tendências

O comércio do Recife, assim como o de qualquer grande cidade dos oitocentos, estava sujeito a inúmeros acontecimentos que impactaram diretamente na oferta de alimentos. Ao consultar o *Diário de Pernambuco*, as queixas em relação ao comércio de farinha aparecem com frequência, tendo como motivações os mais variados cenários. O mais clássico deles era a atuação de atravessadores, que criavam em alguns momentos uma escassez artificial, subindo os preços. Em 1827, um artigo assinado pelo curioso pseudônimo “o bumba papa farinha” apareceu na imprensa. Ele se queixava do escandaloso monopólio que havia sobre a farinha de mandioca que chegava do interior da província e era interceptada antes mesmo de entrar na cidade. O anônimo afirmava que o gênero era escondido nas ruas de S. Rita Nova do Rangel, de S. José, e das Cinco Pontas e posteriormente vendidas por um preço maior. Além disso, os pesos e medidas também eram alterados, tudo com o objetivo de lucrar ainda mais³⁰⁶. O peso disso tudo recaía nos consumidores, principalmente os menos abastados, que não tinham muita margem para escapar dos períodos de carestia. A ação destes indivíduos não era tolerada e em alguns casos gerava até a apreensão da carga. Foi o que aconteceu em outubro de 1831, quando o fiscal do bairro de Santo Antônio apreendeu 30 sacas de farinha e 7\$320 réis em moeda de cobre nas mãos de um atravessador. O gênero foi remetido ao hospital de caridade da cidade, seguindo a postura da Câmara Municipal³⁰⁷.

A farinha que chegava ao Recife através do comércio marítimo também sofria com a atuação dos atravessadores. Nos anos de 1837 e 1838 as páginas do *Diário de Pernambuco* foram inundadas com acusações sobre a atuação ilícita de comerciantes de farinha. A história não era muito diferente da que vimos acima: terceiros compravam o gênero que chegava nos porões das embarcações e especulavam intensamente. O cenário estava tão conturbado que o governo provincial recorreu à corte para solicitar o envio de embarcações com farinha de mandioca e se encarregou de vender diretamente uma parte dela a um preço fixo. Mais adiante retornaremos a este assunto.

As ligações entre o interior e a capital, já difíceis pela distância e má qualidade das estradas, ainda contava com a atuação de salteadores. O governo provincial tinha conhecimento da situação afirmando que “além de muitas quadrilhas de salteadores, que vagam por toda a

³⁰⁶ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0087, 24/07/1827.

³⁰⁷ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0222, 18/10/1831.

província, tem se feito mais notável pelos continuados roubos, e assassinatos, uma composta por mais de 30 indivíduos”³⁰⁸. Eles se concentravam na estrada do Pau Seco e Curcuranas até a ponte dos Carvalhos, subúrbios da cidade do Recife. Segundo o relato, a atuação destes estava causando sérios problemas, pois fazendas estavam sendo abandonadas nas estradas, causando prejuízos aos seus donos e também ao comércio do Recife.

Foram mobilizados o Juiz de Paz de Afogados e dos distritos próximos para organizar uma diligência contra a quadrilha de salteadores. Coube ao Major Francisco Antônio Pereira dos Santos, que já se encontrava na região, perseguir a quadrilha. Ao que tudo indica, a área de atuação do grupo era ampla. Para dar suporte à operação, Antônio Carneiro Machado Rios, inspetor da polícia de paz do Bairro da Boa Vista, foi solicitado para perseguir o grupo dentro de sua área, caso fosse necessário. O mesmo foi solicitado aos Juizes de Paz de Jaboatão, Muribeca, Loreto e Várzea. O Juiz de Paz de Afogados demonstrava certa preocupação com a operação, para ele “se faz muito preciso um guia, que tenha inteiro conhecimento destas estradas, veredas, matas, rios &c.; assim como a certeza do lugar onde se acha a quadrilha de salteadores, visto que sem estes quesitos se frustrará a diligência”³⁰⁹. Além disso, julgava que a ação deveria ser rápida e de surpresa, com o objetivo de pegar os salteadores desprevenidos. Após a perseguição e troca de tiros, a quadrilha conseguiu fugir. Porém, cinco pessoas foram presas: quatro salteadores e um espião do grupo. A diligência foi comemorada, apesar de seu relativo sucesso. Durante a década de 1830, a província de Pernambuco sofreu constantemente com estes grupos, que colocavam em xeque a ligação entre o interior e os mercados urbanos. Diante de casos como este, os produtores pensariam duas vezes antes de enviar suas cargas à capital.

O Quilombo do Catucá, localizado nas imediações da cidade do Recife, também causou um desconforto no transporte de mercadorias. Segundo Marcus Carvalho, “começava nos matagais e monos na saída das cidades irmãs de Recife e Olinda para o interior, entre os açudes de Apicucos e Dois Irmãos, passando pelo rio Morno, até a beira do rio Beberibe”³¹⁰. Era justamente nesta região que passavam as estradas que levavam gado e algodão dos distritos de

³⁰⁸ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0174, 18/08/1831. Fonte citada inicialmente por: JÚNIOR, Ivan Soares dos Santos. **Entre a Harmonização e a Federação: sociedades públicas em Pernambuco (1831-1834)**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2020, p. 44

³⁰⁹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0174, 18/08/1831. Fonte citada inicialmente por: JÚNIOR, Ivan Soares dos Santos. op. cit.

³¹⁰ CARVALHO, Marcus J. M. de. *O Quilombo de Malunguinho, o rei das matas de Pernambuco*. In: REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos (Orgs.) **Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, pp. 407-432, p. 408.

Bom Jardim, Limoeiro e Nazaré para o Recife e/ou Goiana. Era uma localização estratégica para os quilombolas, que poderiam se utilizar de ataques para conseguir alimentos e munições. O Catucá já tinha atraído atenção das autoridades no período da Independência, mas só foi debelado no fim da década de 1830. Portanto, foi uma década de incertezas para os tropeiros que passavam por estas estradas.

Outro fator complicado foi o recrutamento militar. A Guerra da Cisplatina, e as revoltas, motins e insurreições que tomaram o Império de norte a sul no período regencial causaram um incremento no recrutamento, que sempre recaía sobre a população menos favorecida. Pernambuco, pelo seu longo histórico de contestação ao governo imperial, foi um dos mais afetados. Além disso, a Guerra dos Cabanos e a repressão ao quilombo do Catucá, sem mencionar os motins militares de 1831 e 1832, exigiram ainda mais do sistema de recrutamento. Em 1835, o juiz de Direito Chefe de Polícia do Recife, Joaquim Nunes Machado, se dirigindo para os juízes de paz da comarca e aos “agricultores de farinha, feijão, e outros gêneros de primeira necessidade” afirmava que estes são isentos do recrutamento e apelava para que trouxessem “os seus gêneros ao mercado, na certeza de que se algum for preso por engano, será imediatamente solto”. E recomendava para aos juízes de paz que não recrutassem esses agricultores³¹¹.

Se a circulação destes produtos apresentava problemas, a venda também estava dificultada pela grande quantidade de moeda de cobre falsa que passou a circular no Recife na década de 1830. Eram justamente elas as utilizadas para os pagamentos de pequeno porte, impactando diretamente no comércio de víveres. Um anônimo publicou uma longa queixa no *Diário de Pernambuco* em 1834, afirmando que quase nenhuma moeda de cobre o servia, pois “se mando comprar o necessário pra minha casa, isto é, o leite, o pão, a carne, o toucinho, a verdura, o peixe, a farinha, o azeite &c., não falta quem ponha logo mil defeitos nas moedas”, mesmo que ela tivesse o peso correto segundo os editais da Câmara. Segundo ele, “nenhuma agrada ao vendedor”³¹².

Uma cidade do porte do Recife, que contava com várias rotas de abastecimento – tanto terrestres como marítimas, além dos sítios – raramente seria exposta a uma crise de abastecimento causada por alguns destes aspectos apresentados acima de maneira isolada. Porém, durante a década de 1830, o conturbado cenário político, econômico e social na província de Pernambuco e mais especificamente na cidade do Recife trouxe uma confluência

³¹¹ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0205, 21/10/1835.

³¹² HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0353, 29/03/1834.

entre ações de atravessadores, dificuldades no meio circulante e demandas causadas pelo abastecimento de um alto número de recrutas. Bruno Câmara, em sua dissertação de mestrado, cita pelo menos 05 situações que dificultavam o abastecimento da cidade entre as décadas de 1830 e 1840: 1) o recrutamento; 2) a alta no preço dos gêneros de primeira necessidade; 3) a má qualidade das estradas ligando o Recife ao interior, causando dificuldades na chegada de víveres do interior; 4) o monopólio praticado em alguns ramos do comércio de alimentos, como a farinha de mandioca e a carne verde; 5) as moedas de cobre falsas no meio circulante³¹³. Portanto, acreditamos que esta série de problemas, juntos, foram elementos catalisadores para o conturbado cenário vivido no período.

O recrutamento se colocava como um empecilho para o trabalhador nacional. As reclamações de recrutados no comércio eram muitas e os que caíam na malha do recrutamento encaravam ele como uma perseguição aos que não tinham protetores influentes, capazes de livrá-los do flagelo. Sobre a questão do abastecimento nos três bairros principais, Bruno Câmara aponta que era um antigo problema, sendo registrado desde o período colonial. Em 1838, por exemplo, havia uma escassez de farinha nos mercados e logradouros públicos causado, principalmente, por uma má colheita. Eram nos anos que a seca assolava o interior que o abastecimento se tornava mais difícil.

A este, se somava a precariedade das estradas. A produção de alimentos no interior não chegava com facilidade ao Recife em virtude da péssima qualidade das estradas, e quando chegavam tinham um preço elevado não só devido ao custo do transporte, mas também a atuação de atravessadores que monopolizavam o comércio de alimentos. Boa parte das estradas utilizadas pelas rotas de abastecimento foram feitas ainda no governo do general Luiz do Rego (1817-1821), e estavam jogadas ao acaso. No inverno, os tropeiros tinham que lidar com atoleiros e ladeiras íngremes e escorregadias. Sobre as referências ao monopólio de gêneros de primeira necessidade, Bruno Câmara pontua que as reclamações sobre os atravessadores “estão espalhadas por toda parte, não só na documentação oficial, mas também nas páginas dos jornais e, principalmente, nas cartas e anúncios de pessoas anônimas que reclamavam da situação e denunciavam os envolvidos nesse negócio escuso”³¹⁴. Traremos alguns exemplos nas próximas páginas.

³¹³ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. Trabalho livre no Brasil imperial... op. cit., pp. 72-74 e 103-112. Os próximos parágrafos tomam como referência este recorte da dissertação.

³¹⁴ Ibidem, p. 107.

Por último, chama atenção o alto número de moedas de cobre falsas circulando nas lojas e tavernas da cidade. O ápice deste cenário, na década de 1830, foi fruto da política monetária empreendida por D. Pedro I. Passando por uma forte crise financeira, ele resolve aumentar a emissão de moedas de cobre para dar conta das despesas do Estado imperial. As moedas de cobre, que dentro do sistema monetário imperial tinham como objetivo serem utilizadas em pequenas transações, passaram a ser utilizadas em praticamente todas as esferas do comércio. Outro elemento dificultador foi a falta de padronização destas moedas. Mesmo nos estabelecimentos oficiais, as moedas saíam com diferenças no peso, tamanho e até mesmo nos brasões, facilitando ainda mais a falsificação³¹⁵. A estes fatores elencados, ainda se somava o conturbado cenário político da década de 1830.

As querelas políticas da turbulenta década de 1830, que, em alguns momentos, acabavam descambiando para o conflito armado, influenciaram diretamente no comércio da cidade. Em 1831, ano que marcou a abdicação de Pedro I, os ânimos estavam exaltados de norte a sul do Império. Em Pernambuco a efervescência começou semanas após a notícia da abdicação e, por mais que houvesse uma certa tranquilidade, pairava no ar um certo clima de insegurança. A paz não durou muito. Na segunda metade do ano, a Setembrizada e a Novembrada sacudiram o Recife e colocaram os comerciantes em alerta. Sumarizando os fatos da Setembrizada, Marcus Carvalho aponta que “a soldadesca desenfreada” ocupou as ruas, se misturando com os “cidadãos de cor mais levianos”. Estes se espalharam, assaltando lojas e atacando quem se opunha à causa. Em seguida, muitos desertaram: uma parte saiu da cidade a bordo de canoas e jangadas, já os demais se juntaram no bairro portuário, onde se embebedaram. Após um dia e meio o governo conseguiu controlar a situação com uma tropa de milicianos, reforçada por estudantes de direito, oficiais de linha e jagunços dos senhores de engenho. A ação foi auxiliada pela desorganização e ressaca dos amotinados, que, obviamente, eram presas fáceis³¹⁶. A historiografia atribuiu, por muito tempo, os maus-tratos e a rígida disciplina como os elementos catalisadores da Setembrizada. Porém, para Carvalho, pelo menos mais cinco questões contribuíram para a eclosão do evento: 1) as questões raciais; 2) a quebra da hierarquia militar; 3) a insegurança econômica e política do Recife; 4) a desmobilização da tropa que havia

³¹⁵ Sobre a política monetária e a crise das moedas falsas, ver: CARRARA, Angelo Alves. A constituição do sistema monetário do Brasil, 1822-1835. *Revista Uruguaya de Historia Económica*, vol. 5, n. 1, 2015, pp. 29-45.

³¹⁶ CARVALHO, Marcus J. M. de. O encontro da “soldadesca desenfreada” com os “cidadãos de cor mais levianos” no Recife em 1831. *Clio, revista de pesquisa histórica*, Recife, vol. 18, n. 1, 1998, pp. 109-137, p. 109.

lutado na Cisplatina; 5) a criação de novas hierarquias justapostas as já existentes: o corpo de ordenanças e o exército³¹⁷.

A Setembrizada causou uma série de transtornos no comércio da cidade: “a soldadesca desenfreada saqueou 9 lojas e 9 tabernas no bairro do Recife, 33 lojas e 21 tabernas em Santo Antônio e 3 tabernas na Boa Vista”. Além disso, “disse o cônsul norte-americano no Recife que, na noite do segundo dia, muitos soldados deixaram a cidade em direção ao interior levando os objetos roubados consigo”³¹⁸. Com os ânimos acalmados, o Desembargador Ouvidor Geral do Crime, Cornélio Ferreira França, informava ao presidente da Província, em ofício de 20 de setembro, que julgou convidar por edital todas as pessoas que foram roubadas para que comparecessem para tratar dos meios mais adequados para recuperarem seus pertences. Chegou, inclusive, a sugerir a criação de uma comissão composta pelos próprios comerciantes que foram prejudicados para dar andamento aos trabalhos³¹⁹.

Bruno Câmara aponta que as maiores vítimas da ira da soldadesca foram os portugueses, sobretudo os que estavam ligados ao comércio. Um deles, inclusive, chegou a ter sua loja de fazendas incendiada, amargando um grande prejuízo. Não pôde sequer contar com a ajuda de seu consulado, pois não estava matriculado³²⁰. O vice-cônsul português, por sua vez, enviou ao governo provincial um protesto, exigindo o ressarcimento de alguns comerciantes portugueses. Na lista, constava o nome de nove deles, que cobravam a enorme quantia de 82:756\$896 réis. Um deles tinha loja de câmbio, outro de ferragens, quatro com loja de molhados e três com lojas de fazendas. Porém, o enorme número de estabelecimentos saqueados aponta para um prejuízo ainda maior. Sobre os objetos e bens perdidos, Bruno Câmara aponta que os amotinados levaram tudo que pudesse se carregar nas mãos – dinheiro, jóias, roupas e fazendas. Nem mesmo os livros de contas e notas escaparam, o que acabava prejudicando ainda mais estes comerciantes, pois se tornava impossível cobrar dívidas sem a prova documental³²¹.

Não é exagero afirmar que durante o mês de setembro de 1831 o clima de insegurança e incerteza era latente em toda a cidade, impactando diretamente no comércio. As especulações e burburinhos circulavam pelos armazéns e tabernas, deixando os comerciantes em alerta antes mesmo de estourar o movimento. Os saques nos três bairros principais deixaram os

³¹⁷ Ibidem, p. 123-125.

³¹⁸ Ibidem, p. 126.

³¹⁹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0214, 08/10/1831. Este ofício foi citado por: CARVALHO, Marcus J. M. de. O encontro da soldadesca.... op. cit., p. 126.

³²⁰ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O “retalho do comércio” ... op. cit., p. 193.

³²¹ Ibidem, p. 288.

comerciantes e a população em alerta por um período significativo. Mesmo com o movimento controlado, seriam necessários alguns dias ou semanas para que tudo fosse restabelecido.

O clima era pesado ao ponto de, no mês de novembro, após a sedição iniciada na fortaleza das Cinco Pontas, a cidade parar, com receio de uma movimentação semelhante à ocorrida em setembro. O comércio parou totalmente. Segundo Ivan Soares, a Novembrada teve um diferencial em relação a ocorrida meses antes: havia uma estrutura organizada, lideranças identificadas, reivindicações claras e apenas gente que se considerava branca entre os amotinados³²². Outro contraste entre os dois movimentos foi que, enquanto a Setembrizada tomou as ruas em ações rápidas e avassaladoras, a Novembrada ficou restrita ao bairro do Recife, na fortaleza das Cinco Pontas. Após uma tentativa de negociação e dias de incerteza, as tropas do governo atacaram e conseguiram silenciar a revolta sem maiores problemas³²³.

O conturbado ano de 1831 e a Setembrizada e Novembrada seriam apenas um prólogo de um conflito ainda maior. No ano seguinte, a província de Pernambuco foi sacudida pela Guerra dos Cabanos, que se iniciou com um levante na capital, a Abrilada, e em seguida rumou para o interior. Segundo Marcus Carvalho, a Abrilada foi um levante capitaneado por oficiais de primeira linha e de ordenanças em resposta às reformas e demissões promovidas pelas autoridades provinciais após a queda de Pedro I³²⁴. Entre seus objetivos estavam depor o presidente da Província e o comandante das armas. A abdicação do monarca foi uma verdadeira vitória para os liberais, que voltavam a ver seu projeto político como algo viável. A tensão nos quartéis já era grande e só se acentuou após o dia 7 de abril. Absolutistas, liberais constitucionistas e até republicanos dividiam a caserna diariamente, tornando a disciplina algo cada vez mais difícil. A Setembrizada, por sua vez, fragilizou mais ainda a situação, pois serviu de pretexto para a desmobilização das tropas de primeira linha, entregando o policiamento provincial à Guarda Municipal. Somava-se a isso as hierarquias justapostas: “num dado momento da história imperial, funcionavam simultaneamente à Justiça de Paz, a Guarda Nacional, as Ordenanças (mesmo que à margem da lei) e as milícias pagas”³²⁵. A Abrilada teve o apoio dos proprietários rurais abastados, de negociantes de escravizados como José Francisco de Azevedo Lisboa, e de caixeiros portugueses e soldados dispensados após o 7 de abril.

³²² Ibidem, p. 77

³²³ Para uma análise mais detalhada dos acontecimentos, ver: JÚNIOR, Ivan Soares dos Santos. op. cit., p. 77-83.

³²⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Um exército de índios, quilombolas e senhores de engenho contra os jacobinos: a Cabanada, 1832-1835*. In: DANTAS, Mônica (org.) **Revoltas, motins, revoluções: homens livres pobres e libertos no Brasil do século XIX**. São Paulo: Alameda, 2011, pp. 169-199, p. 170.

³²⁵ Ibidem, p. 175.

Segundo Ivan Soares, a Abrilada tomou grandes proporções, conseguindo a adesão de vilas do interior da província além de alguns indícios apontarem que existiam planos para obter o apoio de Joaquim Pinto Madeira, que liderava um conflito armado no Ceará. O evento foi premeditado e bem planejado, rompendo em vários focos: Vitória de Santo Antão, Bonito, Bezerras e Caruaru. Entretanto, no Recife, ela foi apressada, facilitando a ação repressiva do governo³²⁶. Os contestadores se deslocaram para Vitória de Santo Antão, onde receberam apoio de Domingos Lourenço Torres Galindo. A partir daí a Abrilada acabara descambiando para um conflito de maiores proporções tendo como palco principal o sul da província, na fronteira entre Pernambuco e Alagoas.

Marcus Carvalho chama atenção para o nexos entre a Abrilada e a Guerra dos Cabanos com os beneficiados de 1817 e 1824: aos que auxiliaram no silenciamento destes movimentos, foram inúmeras as vantagens – promoções nos quadros das milícias e ordenanças, condecorações, compensações econômicas, etc. Com a forte mudança causada após a abdicação de Pedro I, a insatisfação destes grupos era latente. Conforme lembra o autor, não foi apenas a elite beneficiada, muita gente modesta também participou da repressão a 1824, sendo recompensada pelos feitos. Portanto, fazia todo sentido questionar a ordem vigente após o 7 de abril, sobretudo por sentirem na pele a perda de parcela significativa de suas vantagens. Ainda segundo o autor, o interior da província, especificamente a zona de fronteira entre Pernambuco e Alagoas, mantinha o apoio a D. Pedro I. Os cabanos detinham muitos simpatizantes dentro da província e, ao resistirem por anos, acabaram trazendo para seu lado as vozes dos insatisfeitos, até mesmo fora de Pernambuco³²⁷.

Muitas páginas já foram dedicadas à Guerra dos Cabanos – os conflitos na mata sul, o papel dos líderes Antônio Timóteo e Vicente de Paula, o exército de papa-méis e o sentido deste movimento. O objetivo das próximas páginas será o de discutir o abastecimento das tropas que estavam no teatro de operações e as dificuldades encontradas, além de ressaltar os impactos deste conflito no comércio de farinha no Recife.

3.4.1 A Guerra dos Cabanos e o abastecimento de farinha as tropas

³²⁶ JÚNIOR, Ivan Soares dos Santos. op. cit., p. 135. Para uma descrição detalhada dos acontecimentos, ver a seguinte paginação: p. 132-150

³²⁷ CARVALHO, Marcus J. M. de. Um exército de índios, quilombolas... op. cit. p. 177-179.

As medidas de reação aos cabanos foram rápidas e enérgicas. O capitão Carapeba – um dos muitos personagens que foram condenados após o envolvimento na Confederação do Equador e voltaram à ativa após o 7 de Abril – ficou a cargo da repressão ao movimento. Ele rumou para o interior com tropas de Primeira Linha e Artilharia, Batalhão de Caçadores e a Guarda Municipal. Além disso, Guardas Nacionais comandadas por proprietários de engenho na área de conflito também foram incorporadas. No início do conflito, Carapeba contava com mais de mil homens, número que só crescia com o passar do tempo. Um ano depois, o contingente havia mais dobrado, passando da casa de 2.300. Em março de 1834, reunidas as tropas de Pernambuco e Alagoas, chegavam a quase cinco mil homens³²⁸. Portanto, abastecer este mar de gente tornou-se uma tarefa árdua e complicada. A situação era tão conturbada que chegou a gerar atrito entre as autoridades.

O abastecimento das tropas já era um problema crônico na província. Em julho de 1831, poucos meses após assumir o comando das armas, Francisco de Paula e Vasconcelos reclamava abertamente da alimentação fornecida ao 4º corpo de artilharia. Segundo ele, entre “os gêneros de que se compõem o rancho dos soldados, a farinha era negra e amargosa e o toucinho péssimo”³²⁹. O mesmo ordenou ao responsável pelo abastecimento do corpo que não recebesse os gêneros sempre que estivessem com má qualidade e tratou de cobrar ao presidente da Província a resolução do problema. Este não foi o único desafio enfrentado por Vasconcelos. Segundo Marcus Carvalho, havia indícios de fraude nas compras para manutenção da tropa e até mesmo na engorda dos cavalos, que voltavam mais magros do que iam. O próprio contrato de fornecimento da tropa chegou a ser suspenso, pois o arrematante estava enviando menos da metade do rancho que cabia a cada soldado³³⁰. E é claro que todos esses problemas contavam com a conivência dos oficiais, o que azedava as relações dentro da caserna.

Episódios semelhantes ocorreram durante a Guerra dos Cabanos, como demonstra Manuel Correia de Andrade. O major Joaquim José Luís de Sousa, comandante das tropas alagoanas, escrevia ao presidente de sua província para que ele não fornecesse armas aos juizes de paz, pois estas acabariam caindo nas mãos dos cabanos. Para reforçar seu argumento, o major citava casos concretos como o do Juiz de Paz de Santo Antônio Grande, que havia solicitado armas, munições e alimentos para oitenta homens que seriam enviados ao acampamento, mas quando cobrado informou que conseguiu reunir apenas dez. Em uma época de escassez,

³²⁸ Ibidem, p. 179-180, 185 e 189.

³²⁹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0169, 08/08/1831.

³³⁰ CARVALHO, Marcus J. M. de. O encontro da soldadesca... op. cit., p. 119.

desperdiçar rancho para oitenta homens, que nada fizeram, deixaria qualquer comandante furioso. Além disso, Andrade aponta que outro problema sério foi o extravio de mercadorias “consumidas” por presos inexistentes³³¹. O alto preço da farinha e da carne, comum em um cenário de conflito, deixava o contexto ainda mais atrativo para o desvio de gêneros, que se tornava ainda mais lucrativo.

Já nos primeiros meses de embate aparecem as primeiras reclamações. Em longo ofício transcrito no *Diário de Pernambuco*, Carapeba informava que estava lidando com uma grande dificuldade em obter víveres para o fornecimento de suas tropas. A situação era delicada, ao ponto de alguns locais ficarem de dois a três dias sem fornecer rancho a seus soldados. O encarregado do fornecimento estava em Garanhuns – mais de vinte léguas distante do Quartel de Altinho – e mesmo assim não encontrava farinha para comprar³³². A situação só não piorou pois o comandante conseguiu comprar o gênero em Bonito e Caruaru. Segundo Manuel Correia de Andrade, a dificuldade do governo em garantir o abastecimento acarretou na adoção de uma nova estratégia: os comandantes das tropas eram encorajados a adquirir os alimentos nas áreas próximas, pagando em vales que depois eram trocados no Recife³³³. Entretanto, esta modalidade não era bem aceita pelos produtores locais, que preferiam receber o pagamento no ato da venda. Se deslocar para a capital em meio a um conflito destas proporções provavelmente não era visto com bons olhos pelos vendedores de farinha.

Mesmo com essa falta na vila de Garanhuns, em pelo menos dois momentos a região forneceu farinha para as tropas que combatiam os cabanos. No ano de 1832, o Capitão Antonio Lopes Viana, solicitava que o inventariante dos bens do Capitão Manoel José Correa de Mello, vendesse parte da farinha de mandioca disponível em uma de suas propriedades para o abastecimento das tropas que lutavam contra os cabanos em Panelas e Jacuípe. No ano seguinte, o juiz da matriz de Águas Belas, Lourenço Bezerra Cavalcanti de Albuquerque ficou encarregado de fornecer alguns alqueires de farinha para a sustentação das tropas que estavam em Panelas. Com dificuldade de encontrar o gênero, recorreu à fazenda de Água Azeda, que estava sob tutela do testamenteiro João Lourenço de Mello. O juiz explicou que na fazenda existia cerca de 30 a 40 mil covas de mandioca que poderiam abastecer as tropas e, citando a dificuldade em obter o gênero, pediu ao testamenteiro que as comercializasse. Não há menção a quantidade de alqueires, porém, cada um foi vendido a 5\$760, preço a que era negociado na

³³¹ ANDRADE, Manuel Correia de. **A guerra dos cabanos**. Recife: Editora Conquista, 1965, p. 90-91.

³³² HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0509, 29/10/1832.

³³³ ANDRADE, Manuel Correia de. *A guerra dos cabanos...* op. cit., p. 37.

feira local da vila, com o intuito de não promover prejuízos ao testamenteiro, que havia agido de boa vontade³³⁴.

A busca por farinha para Panelas demonstrava que a situação não estava fácil. Segundo um anônimo, a força acampada neste ponto estaria sem farinha há quase dois meses e para comer tinham que eles mesmos arrancar a mandioca a “quatro, seis, e mais léguas distante do ponto em que se acham, e depois fazerem eles mesmos a farinha”³³⁵, sendo este o principal catalisador da deserção observada na região. O mesmo ainda aproveitou a situação para insinuar que o referido gênero era desviado para os cabanos por algum comandante simpático à causa das gentes da mata, sendo este o motivo da escassez. Talvez dois meses tenha sido um exagero do anônimo. Porém, faltava rancho em Panelas. Segundo Manuel Correia de Andrade, a falta de mantimentos já era sentida na região no fim de 1832, onde os soldados tinham seus soldos e ranchos atrasados constantemente³³⁶.

A esta altura do campeonato, a procura por farinha de mandioca era grande e ainda maior era o seu preço. A intensa movimentação de tropas e cabanos – que ia desde Panelas até a fronteira com Alagoas – acabaram impactando na produção de alimentos. São vários os relatos de destruição de plantações e moradias por parte das tropas legalistas, que despertavam a ira da população local. Nem mesmo o presidente da Província escapou. Após os relatos de que os cabanos haviam roubado milho no engenho de propriedade do presidente, localizado a cerca de três quilômetros do acampamento, o Coronel Santiago ordenou que as tropas destruíssem o milharal, o arrozal e as roças existentes³³⁷. Se fazia isto na propriedade de seu superior, é de se imaginar as atitudes que tinham com as roças da população local.

Todo este processo fez com que a produção de farinha em vários pontos do interior fosse afetada. Além disso, a enorme tropa, que necessitava constantemente de enormes quantias de farinha de mandioca, causou uma pressão no comércio deste produto ao ponto de tornar-se a carestia inevitável. Segundo Manuel Correia de Andrade, em fevereiro de 1833 o preço da farinha girava em torno de 9\$600 o alqueire no Recife e 12\$800 na zona conflagrada³³⁸. Preços ainda maiores foram praticados. Na sessão de preços do *Diário de Pernambuco*, em fevereiro de 1833, o alqueire estava a 10\$000 réis. Esta situação fragilizava ainda mais os cofres da

³³⁴ SILVA, José Eduardo da. op. cit., p. 67-68. O inventário analisado pelo autor é do ano de 1832.

³³⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0206, 23/09/1833.

³³⁶ ANDRADE, Manuel Correia de. A guerra dos cabanos... op. cit., p. 54.

³³⁷ Ibidem, p. 78

³³⁸ Ibidem, p. 66.

província, que já estavam exauridos com os enormes gastos, ao mesmo tempo que dificultava a vida dos habitantes do Recife, que viram seu poder de compra cair drasticamente.

Se o abastecimento de tropas situadas no Recife já tinha seus problemas, é lógico se pensar que enviar ela para o interior, onde estavam as tropas, seria mais problemático ainda. A zona de conflito cobria uma extensa área, fazendo com que vários acampamentos fossem formados em locais estratégicos para combater os cabanos, impossibilitando a centralização do abastecimento. Nos acampamentos próximos ao litoral o governo tinha uma relativa facilidade para enviar os mantimentos, pois se utilizava da navegação de cabotagem, com os portos de Barra Grande e Tamandaré desempenhando um papel estratégico. Após o desembarque a farinha seguia para os acampamentos por via terrestre. Já nos acampamentos distantes do litoral, não havia outra escolha a não ser a via terrestre do início ao fim, que muitas vezes era demorada, fazendo com que a farinha chegasse em mau estado e até mesmo estragada.

Manuel Correia de Andrade afirma que haviam duas frentes de abastecimento: Panelas e Água Preta. Enquanto a primeira recebia tudo pela via terrestre, a segunda recebia alimentos e munições pelo mar. Em seguida eram depositados em Tamandaré e Rio Formoso, de onde seguiam por terra³³⁹. Porém, o abastecimento das tropas era feito de maneira fragmentada, o que dificultava sua organização. O juiz de paz de Águas Belas comprava farinha e gado no sertão em virtude do preço ser menor e da facilidade de transporte. Já o comandante das forças de Garanhuns, Lourenço Bezerra Cavalcanti, solicitava o estabelecimento de um depósito de mantimentos em Gravatá para as mercadorias que iriam para Lagoa dos Gatos³⁴⁰. Casos como este se repetiam constantemente, assim como as reclamações na demora da chegada de gêneros. Apenas em outubro de 1834 é que um comissariado de víveres foi criado no Recife para lidar com a situação, ficando a cargo de João Rodrigues de Miranda. Porém, o abastecimento nunca foi regular e satisfatório enquanto durou o conflito.

Em fins de 1833, a procura por farinha era grande por parte das autoridades pernambucanas, com a tesouraria da província anunciando a necessidade de comprar farinha de mandioca para a repartição de guerra³⁴¹. No início do ano seguinte, a situação ficou insustentável e a escassez acendeu o sinal de alerta na sessão ordinária da Câmara Municipal do Recife. Foi lido um ofício do fiscal do Recife para que solicitassem ao vice presidente o

³³⁹ Ibidem, p. 87

³⁴⁰ Ibidem, p. 89 e 98.

³⁴¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0267, 05/12/1833

interrompimento na exportação de farinha de mandioca para outras partes do Império em virtude da ameaça de falta do produto³⁴².

Além de acatar o pedido, o vice-presidente tratou informar ao poder central a falta de gêneros, tendo recebido apoio imediato. Em 13 de fevereiro de 1834, Antônio Pinto Chichorro da Gama, então Ministro e Secretário de Estado, afirmou que “manda a regência em nome do Imperador participar-lhe, que ficam expedidas as necessárias ordens para se lhe remeter, tanto desta Cidade, como de Santa Catarina, a maior quantidade de farinha de mandioca, que for possível” custeada pela tesouraria da corte até que o vice-presidente de Pernambuco avisasse não serem mais necessárias³⁴³. Já no mês seguinte chegava a primeira embarcação ao Recife, vinda do Rio de Janeiro, seguida de mais quatro em abril, sendo que três delas chegaram em um intervalo de quatro dias³⁴⁴. De Santa Catarina vieram três embarcações³⁴⁵, totalizando oito embarcações no primeiro semestre. No segundo, mais seis entraram, totalizando quatorze no ano. Infelizmente não foi possível diferir quais foram enviadas a mando da tesouraria da corte e quais faziam parte do comércio regular. O comércio de cabotagem desempenhou um papel essencial durante todo o período estudado, e também no momento de escassez.

O comércio de cabotagem tinha a seu favor um elemento que considero crucial: a capacidade de enviar altas quantias de farinha de mandioca de maneira rápida e eficaz. Em novembro de 1833, o presidente da Província de Alagoas informava ao comandante das tropas, Joaquim José Luiz de Souza, o envio de cem alqueires de farinha e cem arrobas (15 kg) de carne seca a bordo de um iate, além de uma lancha que conduzia mais trezentos alqueires de farinha e cinquenta arrobas de carne seca. Esta última também levará consigo cartuchos e pólvora, elementos essenciais para as tropas. Com esta remessa, daria para suprir os combatentes por dois meses, segundo as estimativas do próprio presidente³⁴⁶. Pernambuco também se utilizou do mesmo expediente: em 10 de fevereiro de 1835 era enviado para o acampamento em Água Preta 300 sacas de farinha e 400 arrobas de carne seca para suprimento das tropas. Em outubro

³⁴² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0362, 11/04/1834.

³⁴³ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0247, 11/04/1834.

³⁴⁴ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0351, 26/03/1834; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0362, 11/04/1834; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0363, 12/04/1834; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0365, 15/04/1834; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0376, 28/04/1834.

³⁴⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0384, 10/05/1834; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0407, 10/06/1834; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0424, 01/07/1834.

³⁴⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0252, data ilegível, 1833.

do mesmo ano foi enviado ao acampamento de Tamandaré 100 sacas de farinha e duzentas arrobas de carne em caráter de urgência a bordo da fragata *Calíope*³⁴⁷.

Já a via terrestre se mostrava bem problemática, sobretudo pela baixa capacidade de carga dos animais em comparação a uma embarcação. Além disso, a péssima qualidade das estradas, principalmente na época de chuva, fazia com que a viagem fosse ainda mais demorada. Em alguns momentos, o abastecimento era atrapalhado pela falta de vontade de alguns proprietários da região. Manuel Correia de Andrade afirma que, próximo ao acampamento de Panelas faltava até animais para o transporte dos mantimentos aos vários pontos ocupados pelas tropas, gerando um mal estar no comandante do acampamento, que julgava como um dos principais flagelos da guerra a falta de ajuda da própria população³⁴⁸. Porém, não é de se estranhar estas atitudes já que os cabanos tinham prestígio na região e contavam, inclusive, com o apoio de parte destes para resistir³⁴⁹.

O ano de 1834 foi vital para o sucesso do combate aos cabanos pela união dos governos e das tropas de Pernambuco e Alagoas. Foi criado uma espécie de isolamento: ao norte pelos rios Uma e Jacuípe, a leste o Oceano Atlântico, ao Sul o Rio Manguaba e a Oeste a estrada que passava pelo arraial de Jacuípe³⁵⁰. A estratégia era clara: dominar toda a região costeira, que facilitava o abastecimento, e acossar os cabanos no interior. Estes, por sua vez, também tinham dimensão da importância que a costa tinha no conflito. Ainda em meados de 1833, circulou um boato de que D. Pedro I regressaria a terras brasileiras para recuperar o trono. Foi o suficiente para que os cabanos tentassem conquistar o porto de Barra Grande, onde seria feito o desembarque. Entretanto, foram rechaçados pelas tropas que lá se encontraram e fugiram em direção ao interior³⁵¹.

Apesar de contar com uma rede de apoiadores, vital no início do conflito, os cabanos também sofreram com o abastecimento irregular. A partir de 1834 as tropas legalistas conseguiram cortar o abastecimento dos cabanos após dominar a região costeira. Chegaram,

³⁴⁷ Ver: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0014, 18/02/1835.; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0201, 20/10/1835.

³⁴⁸ ANDRADE, Manuel Correia de. A guerra dos cabanos... op. cit., p. 150.

³⁴⁹ Segundo Marcus Carvalho, a luta dos cabanos tinha como objetivo a manutenção da posse da terra e a defesa de seu modo de vida contra o braço estatal, representado na região pelos proprietários rurais investidos do comando de tropas de segunda linha. Além disso, o autor chama atenção para o fato de que as matas entre Pernambuco e Alagoas eram reservadas a marinha imperial. Portanto, a Coroa dava aos habitantes alguma proteção contra os grandes proprietários rurais, que viu ela se esvaír após a queda de Pedro I, facilitando a ocupação da fronteira pela cana-de-açúcar. Para dar mais complexidade ao contexto, havia ainda um grupo de proprietários rurais simpáticos a monarquia, que queriam manter seu poder político na região e auxiliaram diretamente os cabanos. CARVALHO, Marcus J. M. de. Um exército de índios, quilombolas... op. cit., p. 190-193.

³⁵⁰ ANDRADE, Manuel Correia de. A guerra dos cabanos... op. cit., p. 123.

³⁵¹ Ibidem, p. 82.

inclusive, a descobrir o ponto onde era desembarcado os mantimentos: a praia de Piroba, em Alagoas³⁵². Isolados no interior, só restava aos seguidores de Vicente de Paula abrir roças nas matas para produzir seus próprios mantimentos. Na documentação analisada por Manuel Correia de Andrade, são constantes as menções às roças e clareiras no meio da mata. As ordens eram claras: elas deviam ser destruídas imediatamente. Apenas no acampamento de Castelhanos foram incendiados “280 ranchos, casas de farinha e roçados de mandioca, legumes e arroz”³⁵³. Casos como este se repetiram durante os anos de 1834 e 1835. Apesar de não agradar a muitos, foi esta política de terra arrasada que auxiliou a diminuir o ímpeto dos cabanos e consequentemente colocou um ponto final no conflito em 1835.

A questão do abastecimento das tropas, alvo de reclamações constantes durante todo o conflito, era um verdadeiro barril de pólvora à espera de uma faísca. E ela veio no início de 1835 com um levante de cerca de 200 soldados. Instigados pelos seus superiores, marcharam ao Recife com o objetivo de se apresentar ao presidente da Província. A situação das tropas era desoladora. O acampamento de Lagoa dos Gatos foi atingido por um surto de varíola, que deixou inativos mais de 150 soldados. A falta de um cirurgião e de medicamentos complicou ainda mais a situação. Já não bastasse este cenário, a tropa sofria com o isolamento em relação ao litoral, onde o abastecimento era mais fácil. Distante cerca de 44 léguas da capital, se via à mercê do transporte terrestre, recebendo o rancho com muito atraso. A situação era tão complicada que, no início de janeiro de 1835, o comandante das tropas chegou a regular a quantidade de ração que caberia a cada um dos soldados³⁵⁴. Três dias depois, o levante havia estourado. Estes fatos por si já seriam mais do que justificados para o ato. Entretanto, não há como entender este movimento sem olhar a atuação dos irmãos Carneiros.

Francisco e Antônio Carneiro Machado Rios eram tenentes coronéis dos Batalhões da Guarda Nacional dos bairros de Santo Antônio e Boa Vista, respectivamente. Eram considerados importantes lideranças políticas entre os exaltados pernambucanos e herdeiros dos ideais de 1817 e 1824. Com as mudanças causadas pelo 7 de abril, passaram a galgar espaços na política provincial. As tropas de Lagoa dos Gatos, que rumavam à capital no início de 1835, foram lideradas, por um bom tempo, pelos irmãos Carneiros. As Carneiradas, como ficou conhecido o movimento, tinha como pano de fundo a tensa disputa entre liberais moderados e

³⁵² Nas palavras do próprio Manuel Correia de Andrade: “a leitura dos documentos referentes à Guerra dos Cabanos não deixa dúvidas de que estes rebeldes tinham muito apoio entre pessoas influentes de Alagoas”. Ibidem, p. 84.

³⁵³ Ibidem, p. 128.

³⁵⁴ Ibidem, p. 161-162.

exaltados da província, e seu objetivo principal era derrubar da presidência da província Manoel de Carvalho Paes de Andrade, que apesar de ter sido um dos ícones da Confederação do Equador, virou *persona non grata* dos Carneiros por ter se mostrado bastante moderado no controle da Província³⁵⁵ e também pelo mal-estar causado após os desentendimentos no comando das tropas envolvidas na guerra dos cabanos.

Após a nomeação de Paes de Andrade, os irmãos procuraram fortalecer suas posições de comando na Guarda Nacional através de uma nomeação para combater os cabanos. Francisco Carneiro recebeu a nomeação para comandar um dos Batalhões de Expedicionários, enquanto Antônio ficou como comandante de toda a tropa no início de 1834. Entretanto, a escolha foi um tiro no pé para Paes de Andrade. O ego dos Carneiros se chocou com outros comandantes que já estavam na zona de conflito, causando um mal estar sem precedentes. A relação tensa foi se arrastando por meses até que em outubro Antônio Carneiro entrou em choque com o Comandante em Chefe das Forças de Água Preta. Após uma troca de farpas, Paes de Andrade interveio e ordenou que Antônio regressasse ao Recife. A falta de apoio do presidente foi vista com maus olhos pelos Carneiros³⁵⁶.

O retorno de ambos para a capital aumentou o clima de conspiração e deu força aos Carneiros para tentarem a deposição do presidente se utilizando da sua influência sobre os guardas nacionais do Recife. O que era boato passou para o campo da realidade com o motim da tropa de Lagoa dos Gatos acima citada. Segundo Cavalcanti Jr, nos dias 19 e 20 de janeiro proclamações foram espalhadas pela cidade e no dia seguinte estourava a sedição. Portanto, se não estavam em conluio com os soldados, os irmãos ao menos se aproveitaram da situação para agir³⁵⁷. O sinal de alerta acendeu, principalmente pela difícil memória deixada pela soldadesca de setembro de 1831. A cidade e o seu comércio pararam.

Paes de Andrade e suas tropas não tiveram maiores dificuldades em silenciar o movimento. Ao avistarem as tropas legalistas, que foram enviadas aos arrabaldes da cidade para impedir a chegada ao Recife, os sediciosos fugiram em direção ao Poço da Panela, onde se dispersaram completamente. Na madrugada do dia 17 de março reapareceram novamente os irmãos Carneiros no Poço da Panela, onde atacaram o Batalhão da Guarda Nacional e em seguida tentaram rumar ao Recife. Entretanto, as tropas legalistas novamente conseguiram

³⁵⁵ JUNIOR, Manoel Nunes Cavalcanti. Revisitando as Carneiradas: os irmãos Machado Rios e as disputas políticas em Pernambuco (1834-1835). *Clio, revista de pesquisa histórica*, v. 33, n. 1, 2015, pp. 45-65, p. 45-46.

³⁵⁶ Ibidem, p. 49.

³⁵⁷ Ibidem, p. 51-52.

dispersar os sediciosos, desta vez sem chances para novas reorganizações³⁵⁸. Paes de Andrade, por sua vez, tratou de promover mudanças para evitar novas movimentações³⁵⁹.

A zona de conflito teve um cenário conturbado e o abastecimento esteve longe de ser satisfatório. E no Recife? Quais foram os impactos da guerra dos cabanos? Como estava o comércio de farinha e o seu preço? Como ficou o cenário após 1835? São estes os questionamentos que buscaremos responder a seguir.

3.4.2 O comércio de farinha no Recife

Se na zona de conflito o comércio de farinha estava longe de ser satisfatório, o mesmo ocorria na cidade do Recife, e isso antes mesmo da Guerra dos Cabanos estourar no interior. Conforme demonstrado acima, a ação de salteadores atacando as cargas que vinham do interior, o Quilombo do Catucá, situado próximo a estradas por onde passavam boa parte dos gêneros e os problemas do meio circulante contribuíram para que o comércio de farinha tivesse seus problemas antes mesmo de 1832. Entretanto, eles se tornaram bem maiores durante a Guerra dos Cabanos, interferindo drasticamente no poder de compra da população do Recife. A partir de 1836 a situação ameniza, mas não deixaria de ser preocupante, pois em 1837 e 1838 o comércio de farinha passa por maus bocados após a atuação pesada de atravessadores. Durante a década de 1830, poucos foram os momentos onde o comércio de farinha funcionou sem enfrentar empecilhos.

Este cenário fica claro quando analisamos os preços do gênero na imprensa da época. Infelizmente, não foi possível coletar dados sobre todo o período aqui analisado. Entre 1825-28, poucas são as menções aos preços nos periódicos. A partir de 1829 é que foi possível coletar os preços da farinha de mandioca. Para isso, foram utilizados os seguintes periódicos: *O cruzeiro: jornal político, literário e mercantil* e o *Diário de Pernambuco*. No primeiro, os dados foram coletados na seção *preço dos gêneros de importação*, que era publicada semanalmente, geralmente aos sábados. Os registros vão de maio de 1829 até março de 1831. A mesma estratégia foi utilizada no segundo periódico, que na sessão *preço corrente dos gêneros de importação*, publicava, também aos sábados, os preços da farinha. Os registros vão de maio de 1829 a novembro de 1829 e curiosamente param de ser incorporados nos anos seguintes, voltando em 1834-35. A partir de 1836 a sessão continua ininterruptamente, porém sem os

³⁵⁸ Ibidem, p. 53-54.

³⁵⁹ Ibidem, p. 55 em diante.

preços da farinha de mandioca. Para complementar os dados, recorri à sessão de vendas do *Diário de Pernambuco*, onde os comerciantes anunciavam livremente seus produtos. Assim, foi possível diminuir consideravelmente as lacunas, ficando apenas 33 meses sem dados.

Tanto na sessão de vendas, quanto na de preços dos gêneros de importação, era informado o valor do alqueire de farinha. Entretanto, é necessário fazer algumas ponderações. Na sessão dos preços de importação, o valor informado levava em consideração o seu preço no atacado. Portanto, é natural que o preço no varejo fosse um pouco mais alto e variasse de vendedor para vendedor. Isto era motivo de reclamação dos próprios leitores, que se queixavam de não encontrar a farinha pelo preço indicado. Os redatores, por sua vez, se defenderam, afirmando que o preço seria referente aos carregamentos completos que chegavam ao porto, não entrando a venda a retalho³⁶⁰. Já na sessão de vendas o preço também tinha suas variáveis. Em maio de 1837 um alqueire de farinha vindo do Rio de Janeiro era anunciado por 5\$120³⁶¹. No começo do mês seguinte era possível encontrar o mesmo produto por 4\$800³⁶². Além disso, a qualidade e o local onde a farinha era produzida influenciava diretamente em seu preço. Portanto, os números apresentados no gráfico abaixo devem ser tomados como indicativos seguros do preço médio, mas não como o valor exato.

Entre 1829 e 1831, o preço se manteve estável, sempre abaixo da casa de 2\$000 réis, atingindo seu valor mais baixo entre os meses de outubro de 1830 a janeiro de 1831, onde era encontrado por 1\$060 o alqueire. No ano seguinte o preço subiu ininterruptamente, saindo de 2\$000 em fevereiro para 5\$200 em dezembro, reflexo da alta demanda gerada pela Guerra dos Cabanos. O ano de 1833 representou o pior cenário observado no período. Em março o alqueire estava custando 8\$000 e no mês seguinte saltou para 10\$000. De junho em diante houve uma relativa melhora, baixando para a casa dos 6\$500 e no fim do ano chegou a 4\$813. Porém, no início de 1834, a situação estava tão complicada que a exportação de farinha foi interrompida e o vice-presidente da Província pediu auxílio à corte. O preço saltou para 7\$680 em março e abril e 8\$500 em maio. De junho em diante o preço foi caindo progressivamente, atingindo 3\$200 em dezembro. Em 1835 os preços voltaram ao patamar pré Guerra dos Cabanos, ficando abaixo dos 2\$000 réis entre fevereiro e dezembro, o que não acontecia desde o fim de 1831.

Neste período, o poder de compra dos habitantes do Recife caiu drasticamente. E o peso disso tudo, obviamente, caía na população menos abastada, que reclamava constantemente. Em

³⁶⁰ HDBN, O cruzeiro: jornal político, literário e Mercantil, nº 0018, 23/05/1829.

³⁶¹ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0113, 27/05/1837.

³⁶² HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0118, 03/06/1837.

1833, um anônimo afirmava que era praticamente impossível comprar farinha em pequenas quantidades por um preço justo e acessível³⁶³. Além disso, a crise monetária desvalorizou bastante a moeda de cobre. Os comerciantes do Recife relutavam em receber as moedas e, em alguns momentos, impunham restrições ao seu uso. Em maio de 1832, ofertava-se farinha de São Matheus a bordo da sumaca *Minerva*, fundeada na praia do colégio. Os interessados poderiam comprar o alqueire a 1\$760 em moeda de prata, 2\$560 de cobre bom e em chanchan grosso e bem cunhado a 4\$800³⁶⁴. O mesmo esquema foi utilizado meses depois, sendo ofertada a 3\$200 a dinheiro bom e a 4\$480 a dinheiro que não tinha peso³⁶⁵. Apesar das inúmeras tentativas de regularizar a moeda e evitar o uso de chanchan, as autoridades encontraram dificuldades em manter a boa ordem no comércio. O Juiz de Paz do Distrito do Colégio, em 1834, afirmava que um dos grandes males do período era “a rejeição da moeda de cobre, principalmente nos mercados, onde cada um a recebe, ou enjeita segundo o seu capricho”³⁶⁶.

Gráfico 3 – preço médio mensal do alqueire de farinha de mandioca no Recife em mil réis



Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco, sessão de vendas e sessão preço corrente dos gêneros de importação (1825-1840); HDBN, O cruzeiro: jornal político, literário e mercantil (1829-1831).

³⁶³ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0221, 10/10/1833.

³⁶⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0398, 25/05/1832.

³⁶⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0454, 20/08/1832.

³⁶⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0350, 24/03/1834.

Qual foi o real peso do aumento no preço do alqueire para a população do Recife? Apesar de ser difícil afirmar com clareza, é possível fazer algumas comparações. Bruno Câmara aponta que, no início de 1834, um anunciante com estabelecimento no pátio do Carmo procurava um caixeiro, oferecendo um ordenado de 150\$000 reis por ano³⁶⁷. Com este valor, comprar farinha suficiente para se sustentar por um ano poderia representar o equivalente a mais de 1/3 de seu rendimento anual³⁶⁸. Já nos anos de 1830 e 1831, onde o preço sempre esteve abaixo dos 2\$000, os gastos não chegariam a 10%. O autor ressalta que este valor estava acima da média para a profissão. Portanto, se para um caixeiro com rendimentos relativamente elevados os preços causavam um impacto direto, a situação era ainda pior nas parcelas menos abastadas da sociedade.

Apesar de uma leve alta, com o preço voltando novamente a passar da casa dos 2\$000 o alqueire, o ano de 1836 foi de relativa estabilidade. Nos quatro primeiros meses ficou estacionado em 2\$400, seguido de uma leve subida no início do segundo semestre, e finalizou o ano com uma alta: 5\$760. Já em 1837 e 1838, os habitantes voltaram a sentir dificuldade em comprar farinha, relembrando o período da Guerra dos Cabanos. Em queixa publicada no *Diário de Pernambuco*, um anônimo afirmava que “vão chegando alguns barquinhos com farinha de mandioca, que por desgraça do país tinha recentemente subido a quinze e dezesseis mil reis”. Isto em uma província que “não havia sofrido seca ou inconvenientes na agricultura”³⁶⁹. De forma indireta, a culpa era creditada a monopolistas, pois o anônimo cobrava que as autoridades garantissem que a farinha que chegasse ao porto do Recife fosse redistribuída a retalho e que se evitasse a exportação em grandes quantidades.

As acusações eram dirigidas a Antônio Joaquim Pernetá, dono de um armazém na Alfândega. Seria ele o responsável por abocanhar as cargas de farinha que chegavam ao porto antes que ela pudesse ir para o comércio a retalho. Além do famoso método de segurar a mercadoria com o objetivo de inflacionar seu preço, Pernetá também era acusado de tirar uma quarta de alqueire em cada saca, maximizando ainda mais seus lucros. Enquanto isso, “o pobre consumidor do gênero de primeira necessidade” sofria com a carestia, pois não tinha “direito nem proteção”³⁷⁰, já que as autoridades pouco faziam para inibir a prática.

³⁶⁷ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O “retalho do comércio” ... op. cit, p. 39-40.

³⁶⁸ Faço esta afirmação levando em consideração o consumo de 594 gramas de farinha por dia, que segundo Bert J. Barickman, era o consumo médio na Bahia da década de 1830. Durante um ano, esta ração diária totalizaria 9,125 alqueires. BARICKMAN, Bert J. op. cit. p. 381-382, nota 03.

³⁶⁹ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0078, 10/04/1837.

³⁷⁰ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0076, 07/04/1837.

Na edição seguinte, o senhor Braguez tratou de defender Perneta, seu sócio. As acusações seriam infundadas, pois ambos estavam atuando apenas como intermediários: compravam as sacas recém chegadas e automaticamente repassavam à população, ganhando apenas uma margem aceitável de lucro. A monopolização era vista por eles como uma caridade, pois “livrava [a população] de andar aqui e ali em busca de farinha, porque todos já sabiam que no armazém do Perneta sócio do Braguez tinha certo de achar farinha”. E finalizava afirmando que “o Sr. Perneta e eu, que somos dois santinhos de bula, monopolizamos com a farinha, circundamos as sacas, por amor ao nosso próximo, e nada mais”³⁷¹. Porém, o fato de irem comprar a farinha ainda a bordo demonstra que as suas aspirações iam além de pura e simples caridade.

Esta era a visão dos contemporâneos, que trataram de rechaçar a narrativa de ambos. Um deles chegou a atacar abertamente Perneta e Braguez, chamando-os de ambiciosos, capadores de sacas de farinha e os comparando a uma praga do Egito: “são os que nos devora com os barcos que nos chegam com farinha (...) que monopolizam com este gênero de primeira necessidade”³⁷². Meses depois, o assunto ainda estava rendendo correspondências na imprensa. Ganharam a alcunha de “geômetras da fome”, pois seriam “calculadores tão hábeis de fome que adivinham e calculam a fome de farinha ainda quando está em probabilidade remota”. Com um alto teor de ironia, o anônimo ressaltava a “boa conduta” de ambos, que “venderam três quartas e meia por um alqueire, ficando a meia quarta para dar de esmola aos pobres. Ora isto é que é ser cristão!”. Para os que estivessem necessitando de farinha e fossem pobres ou tivessem pouco dinheiro, aconselhava que não se afligisse: “vá a rua do Colégio ponha-se a porta, ou defronte de certo armazém, e verá sair sacas e mais sacas, como almas que saem do purgatório”³⁷³. Com certeza poderiam contar com ajuda dos grandes filantropos da rua do Colégio.

No início de 1838 a situação ainda não dava sinais de melhora. A maior parte da farinha do Recife continuava em poder de atravessadores que “a deixam apodrecer pelo tempo que a guardam, e campam, no entanto, de filantropos [uma clara alusão a Perneta e Braguez]”. Além disso, o rigoroso verão de 1837 impediu que se mantivesse os carregamentos de farinha do interior, e “a pouca que chega é rapidamente atravessada e recolhida em armazéns para ser elevada a preço exorbitante”³⁷⁴. Os atravessadores enviavam seus emissários nas imediações

³⁷¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0077, 08/04/1837.

³⁷² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0082, 14/04/1837.

³⁷³ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0188, 01/09/1838.

³⁷⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0021, 26/01/1838.

da cidade para comprarem os carregamentos e quando necessário iam ainda mais longe, madrugando na povoação dos Afogados e no Manguinho, não dando qualquer chance para outros interessados³⁷⁵.

É curioso notar que as queixas sobre a carestia de farinha acontecem justamente no ano em que o porto do Recife recebeu 44 embarcações, um número elevado em relação à média da década. Através da via marítima, Pernambuco recebeu uma quantia significativa de farinha de mandioca, talvez suficiente até para suprir a demanda preenchida pelos carregamentos do interior, que estavam praticamente paralisados pela seca. Levando estes aspectos em consideração, fica claro que era uma carestia artificial, comandada por monopolistas situados na rua do colégio. Mas qual era a real dimensão disto?

Fica difícil mensurar o real impacto causado no preço pela ação dos atravessadores, mas é possível seguir algumas pistas. No início de 1838, há a denúncia de que monopolistas estariam lucrando entre 50 e 60% com o comércio de farinha. Narrando fatos que supostamente teria presenciado, o anônimo relata que foram negociadas 60 sacas de farinha a 5\$120 o alqueire, as quais foram guardadas com o objetivo de enviá-las ao mercado no momento certo. Após a “manobra infalível”, repassou o alqueire a 8\$000 reis³⁷⁶. Já em fevereiro de 1838, a farinha era vendida a 12\$000, “a mesma que há dois meses se vendia já com bom ganho a 6\$000 e 7\$000”³⁷⁷. Entretanto, nenhum valor próximo disso foi encontrado na sessão de vendas. O que podemos afirmar é que a atuação dos atravessadores causou enormes transtornos no comércio de farinha da cidade do Recife, a ponto de gerar as reclamações que citamos acima.

Um aspecto em comum em quase todas as insatisfações publicadas na imprensa da época em relação a carestia era o apelo às autoridades para evitar a atuação dos atravessadores. E isto era uma prática relativamente comum no Império brasileiro. São constantes as medidas combativas em relação a carestia dos gêneros de primeira necessidade. Uma das queixas fazia menção à atuação do presidente da Província da Bahia, que proibiu sob pena de prisão e multa a venda de farinha fora do mercado público. Também pode ser citado aqui a própria intervenção da corte, enviando cargas de farinha para o Recife no período da Guerra dos Cabanos. Havia entre a população a noção de que cabia ao aparato estatal a intervenção no comércio em épocas de carestia. Nas próprias palavras de um deles: “sempre os mercados de gêneros de primeira

³⁷⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0026, 01/02/1838.

³⁷⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0026, 01/02/1838.

³⁷⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, n° 0046, 27/02/1838.

necessidade foram, e são sujeitos a regulamentos policiais, sem que por isso seja lesada a liberdade”³⁷⁸.

E. P. Thompson, em seu clássico artigo sobre os motins contra a carestia na Inglaterra do século XVIII, critica a visão dos estudiosos ingleses, que levavam apenas o cenário econômico em sua análise. Para estes, a inquietação popular era fruto, pura e simplesmente, da questão econômica ou da própria fome. Propondo uma nova interpretação, Thompson argumenta que a reivindicação popular tinha como sustentação uma série de códigos e regras consuetudinárias que regiam suas ações. Havia a concepção de que um dos papéis das autoridades era garantir uma alimentação de qualidade por um preço justo³⁷⁹.

É claro que há um abismo entre a Inglaterra pré-industrial e a cidade do Recife do século XIX. Entretanto, através da leitura dos contemporâneos, pode-se inferir que havia, nos habitantes do Recife, a visão de que cabia às autoridades provinciais manter o comércio de gêneros de primeira necessidade ativo. Portanto, estes não estavam denunciando a carestia nos jornais apenas pelo fator econômico ou alimentar. Era uma tentativa de pressionar as autoridades a desempenhar o seu papel de regulador do comércio de alimentos, característico da sociedade imperial. Analisando o motim contra a carestia de 1858 na Bahia sob uma perspectiva Thompsiana, João José Reis e Márcia Gabriela chegam à mesma conclusão: por trás da “fome” havia uma série de fatores políticos e sociais que influenciavam nas reivindicações³⁸⁰.

E, neste cenário, o aparato estatal resolveu agir novamente. A polícia se mobilizou e conseguiu fazer com que algumas sacas de farinha aparecessem no mercado público, reforçando a ideia de que tudo não passava de especulação dos monopolistas³⁸¹. No início de fevereiro, Francisco do Rego Barros solicitava a Bernardo Pereira de Vasconcelos, então Ministro dos Negócios do Império, o envio de 3 navios carregados com farinha para ser vendida pelo preço de custo, em virtude da “considerável falta de farinha de mandioca, a qual se vende presentemente por um preço exorbitante”. Novamente, a ajuda foi rápida. No fim de fevereiro Vasconcelos respondeu o ofício, informando que “já se deram as providências para que, quanto

³⁷⁸ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0026, 01/02/1838.

³⁷⁹ THOMPSON, E. P. *A economia moral da multidão inglesa no século XVIII*. In: _____. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

³⁸⁰ REIS, João José; AGUIAR, Márcia Gabriela D. “Carne sem osso e farinha sem caroço”: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. **Revista de História**, São Paulo, n. 135, vol. 1, 1996, pp. 133-160.

³⁸¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0046, 27/02/1838.

antes, parta desta corte para esta província uma embarcação carregada de farinha, e que depois irá o resto que V. Ex. solicitara, afim de não fazer aqui falta no mercado”³⁸².

Consultando o registro de notícias marítimas, foi possível encontrar as embarcações enviadas para o socorro da província de Pernambuco. No dia 15 de março, dava entrada o patacho brasileiro *Francelina*, com farinha de mandioca. No início de abril, chegaram duas embarcações no mesmo dia: o brigue nacional *Olinda* e o brigue inglês *Livônia* com o restante da farinha prometida pelo governo imperial³⁸³. Rapidamente fez se divulgar a notícia de que o presidente da Província estaria organizando a venda de duas mil sacas de farinha. Inicialmente seriam ofertadas 50 sacas por dia ao preço de 3\$200 o alqueire medida nova, valor que apenas cobriria os gastos com fretes e carretos. Seria comercializado “meio alqueire por cada vez, preferindo-se as pessoas pobres e indigentes”³⁸⁴. Ela também foi utilizada para prestar socorro à cidade vizinha de Goiana, que estava enfrentando o mesmo problema. Foram enviadas cem sacas para serem vendidas a preço de custo³⁸⁵.

A venda foi um tanto tumultuada, causando diversos problemas. Um deles foi a atuação dos fiscais, que estavam executando castigos físicos para organizar a venda. Pedia-se que fossem empregados “meios decentes e próprios para conter o povo, punindo legalmente os que perturbarem a ordem, inclusive os soldados que reincidirem no mencionado abuso”³⁸⁶. Também foi necessário lidar com os oportunistas de plantão, que acabavam especulando mesmo com a venda em pequenas quantidades. No bairro da Boa Vista havia denúncias de que compradores estavam repassando a farinha comprada a um preço maior debaixo dos olhos das autoridades³⁸⁷.

Apesar dos percalços, a estratégia funcionou e ajudou a reduzir a carestia de farinha que a cidade enfrentava, mas não colocou um ponto final. No segundo semestre de 1838, o preço médio do alqueire ficou acima dos 5\$000, caindo apenas no início de 1839, onde se manteve na casa dos 3\$000 durante todo o primeiro semestre. Daí em diante, apesar da ausência de dados, foi possível observar uma queda no preço, variando entre 1\$280 em junho de 1839 e 4\$000 no fim de 1840.

A década de 1830 foi extremamente conturbada para o comércio de farinha na cidade do Recife. Durante a Guerra dos Cabanos os habitantes viram seu poder de compra cair

³⁸² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0075, 03/04/1838.

³⁸³ VER: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0060, 15/03/1838; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0074, 02/04/1838.

³⁸⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0080, 09/04/1838.

³⁸⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0130, 18/06/1838.

³⁸⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0094, 28/04/1838.

³⁸⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0118, 30/05/1838.

drasticamente com a alta dos preços, que em alguns momentos chegou ao triplo do valor médio observado antes do conflito. Além disso, a crise monetária causada pelas moedas de cobre falsas, amplamente utilizadas no comércio a retalho, veio no pior momento possível. A seletividade dos comerciantes na hora de receber as moedas e a inabilidade do governo em lidar com a situação contribuíram ainda mais para o desordenamento do comércio de farinha. Passado 1835, as preocupações continuaram, mas desta vez causada por atravessadores situados na rua do colégio. Os preços inflacionaram novamente ao ponto de chegar no mesmo patamar dos praticados durante a Guerra dos Cabanos, requerendo a intervenção do governo provincial para controlar a situação. Os habitantes do Recife observaram seu poder de compra oscilar constantemente durante a década, sendo raros os momentos de tranquilidade.

4 ENTRE RIO-GRANDENSES, PLATINOS E CARIOCAS: O COMÉRCIO DE CHARQUE PARA O RECIFE ATRAVÉS DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E LONGO CURSO

Junto a farinha de mandioca, o consumo de proteína animal fazia parte do cotidiano dos habitantes oitocentistas. No período, a carne de boi fresca, comumente chamada de “carne verde” agradava o paladar, sendo bastante procurada nos açougues espalhados pelos bairros principais. Porém, um dos principais entraves do comércio deste produto era a incapacidade em mantê-la conservada em virtude do clima quente e da falta de técnicas de conservação adequadas, como a refrigeração. Somava-se a este fator as crises de abastecimento, a alta nos preços e as regulamentações da Câmara da cidade sobre o produto. A alternativa, para muitos, poderia ser a carne conservada em sal, comumente chamada de charque ou carne seca³⁸⁸. Assim como a farinha de mandioca, este gênero tinha como vantagem uma alta capacidade de conservação, podendo ser armazenada por meses. Contribuía, também, para o seu sucesso, o baixo preço e a relativa presença deste gênero nos armazéns e lojas a retalho, já que eram constantemente abastecidos através da navegação de cabotagem e longo curso.

O consumo de proteína animal remonta ao período colonial e confunde-se com a própria construção do sistema de exploração e colonização da porção portuguesa da América. Se a cana-de-açúcar impulsionou o domínio da região litorânea, ficará a cargo da pecuária a ocupação dos chamados sertões. Isto só foi possível pela capacidade de adaptação das reses ao clima seco da região interiorana e por serem capazes de suportar as longas caminhadas a que eram submetidos. Para Caio Prado Jr, os “sertões do Norte” – área que compreende todo o território do atual Nordeste, excluída a faixa litorânea, e que se estende entre o rio Parnaíba e o norte de Minas Gerais – se dedicaram quase que exclusivamente³⁸⁹ a criação de gado para o

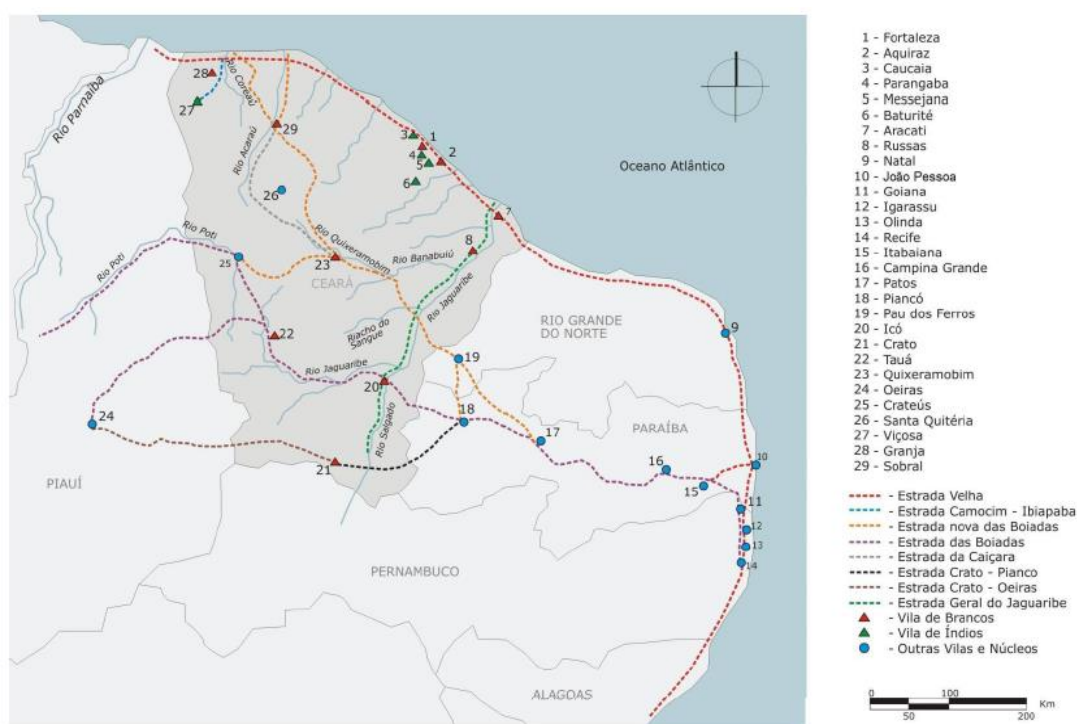
³⁸⁸ Nas fontes consultadas para a realização desta pesquisa, era relativamente comum o uso dos termos “charque” e “carne seca” como sinônimos. Porém, no presente capítulo, optei por utilizar o termo “carne seca” para as carnes conservadas feitas no Ceará ao longo do século XVIII e o termo “charque” para o produto feito no Rio Grande do Sul. O termo carne seca está presente nas fontes sobre as oficinas de salga espalhadas nos sertões do Norte e assim são designadas pela historiografia. Já o termo charque remete-se ao idioma *quíchua*, mais próximo ao sul do Brasil, e é utilizado para designar o gênero produzido na capitania e depois província do Rio Grande do Sul. Já no caso dos comerciantes platinos – Montevideu e Buenos Aires – será utilizado o termo *tasajo*.

³⁸⁹ A historiografia clássica, representada por Caio Prado Jr. acabou por dar muita ênfase a colonização dos sertões como um reflexo da demanda gerada pelas vilas açucareiras do litoral. Porém, os novos estudos vêm relativizando esta visão ao apontar que a ocupação dos sertões foi marcada por uma dinâmica própria. Além disso, a escravidão, antes entendida como um fenômeno restrito apenas ao litoral, é apontado como elemento essencial na povoação dos sertões. Por último, é importante ressaltar que, aliado ao gado, nos sertões a economia de subsistência foi praticada em larga escala. Esta, por sua vez, era capaz de gerar excedentes, assim como a produção voltada ao mercado externo praticada no litoral. Para mais detalhes, ver: BRANDÃO, Tanya Maria Pires. *Para além dos engenhos: a escravidão na colonização do Piauí*. In: CHRISTILLINO, Cristiano Luís; BRANDÃO, Tanya Maria

abastecimento das vilas açucareiras. A vegetação pouco densa da caatinga, que permite a ocupação sem a necessidade de interferir na natureza, o relevo úmido que se estende por largas chapadas, e, principalmente, o alcance fácil pela via fluvial que o rio São Francisco proporcionava foram fatores determinantes para o sucesso da empreitada na região³⁹⁰.

O processo de incursão nos sertões do Norte fora impulsionado, principalmente, por Pernambuco e Bahia entre o final do século XVI e início do XVII. Capistrano de Abreu, em seu clássico estudo sobre os sertões da América portuguesa, promove a divisão entre “sertões de dentro” e “sertões de fora”. O primeiro deles seria fruto da expansão da pecuária baiana, tendo como vias de interiorização e ocupação os rios que desembocam na baía de Todos os Santos e o São Francisco. Já os sertões de fora seria a região de criatório formada pela expansão da pecuária orientada pelos interesses do Nordeste açucareiro, tendo a capitania de Pernambuco o seu principal centro de promoção e influência³⁹¹.

Figura 8 – Principais estradas e caminhos dos sertões do norte ³⁹²



Pires (orgs.) **Nas bordas da Plantation: agricultura e pecuária no Brasil Colônia e Império**. Recife: Editora da UFPE, 2014, pp. 175-193.

³⁹⁰ PRADO JR, Caio., op. cit., p. 184-185.

³⁹¹ ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial (1500-1800)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Publifolha, 2000. p.156.

³⁹² A legenda de número 10 no mapa traz o atual nome da capital da província da Paraíba, João Pessoa. Entretanto, é importante ressaltar que ele foi adotado apenas na década de 1930. Antes disso, a cidade teve outros três nomes: 1) Nossa Senhora das Neves; 2) durante a ocupação holandesa foi chamada de Filipéia; 3) terminada a ocupação, foi batizada de Paraíba

Fonte: REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente. **O espaço a serviço do tempo**: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2015. Apud JUCÁ NETO, Clovis 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) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2007.

A ocupação dos sertões de fora foi impulsionada pelos interesses da comunidade pernambucana após a expulsão dos holandeses. Entre 1650 e 1700, a zona de influência de Recife e Olinda se estendeu para o Siará Grande e Rio Grande do Norte, tendo a pecuária como principal atividade. Se nos sertões de dentro o São Francisco desempenhou um papel fundamental, nos sertões de fora a antiga Estrada Geral de Pernambuco – que cortava o litoral ligando Olinda a São Luís – teve um importante papel. A ela, novos caminhos em direção ao interior foram criados, interligando o Siará e o Rio Grande do Norte à zona de influência da comunidade recifense e olindense, como pode ser visto no mapa acima.

Após a consolidação da ocupação dos sertões, estes caminhos interligaram várias capitanias e facilitaram a circulação de diversos gêneros e produtos, através dos tropeiros e, principalmente, do comércio de gado em pé. O mapa acima apresentado enfoca apenas as estradas situadas ao norte de Pernambuco. Porém, quando vamos analisar o cenário da capitania e depois da província de Pernambuco, é possível perceber que havia uma série de estradas conectando a região a importantes centros agropecuários, como Piauí, Bahia e Alagoas (que pertenceu a Pernambuco até 1817). Na historiografia pernambucana, destacam-se diversos estudos que apontam para a existência de atividades econômicas no interior do território, destacando-se a produção de gêneros de primeira necessidade e a criação e comercialização de gado.

Além dos sertões, outra região que foi paulatinamente ocupada pela expansão da pecuária e implantação da escravidão foi o Agreste de Pernambuco. Segundo Eduardo Silva, o agreste integrou sua economia ao litoral e ao sertão após a sua ocupação, funcionando como uma espécie de entreposto, uma zona de mediação de um significativo mercado interno. Por lá criava-se e passava o gado, produzia-se a farinha de mandioca e outros gêneros de subsistência, além de diversos produtos. Ainda no século XVIII, a vila de Garanhuns já se conectava com o Recife e a Bahia, através do comércio de gado. Em 1774, estimava-se que a região contava com 25 fazendas de gado e muitas pessoas viviam da condução de boiadas para a praça do Recife e Bahia. Consultando os inventários de Garanhuns, o autor chama atenção para a onipresença do gado entre os bens descritos, aparecendo em boa parte dos registros. Dos 239 proprietários

inventariados, 200 deles – 83,68% - possuíam alguma relação com a criação de animais *vacum* e *cavalar*³⁹³.

Em sua tese sobre a região dos vales do Mundaú e Paraíba do Meio, Juliana Andrade chama atenção para a atividade econômica baseada na criação bovina e no cultivo do algodão. Desde o período colonial, quando ainda era anexada a Pernambuco, a localidade se destacava pela produção de gêneros de primeira necessidade, uma espécie de canal de comunicação ao longo do litoral, entre o centro econômico de Recife e Olinda e o poder administrativo português, situado na Baía de Todos os Santos. Após a emancipação, em 1817, Alagoas manteve suas conexões com Pernambuco. Para a autora, a própria organização da atividade econômica voltada para a subsistência pode ter se dado pelo diálogo com a principal vila do agreste pernambucano, Garanhuns. Muitos produtores de algodão e gado da região do Vale do Mundaú negociavam seus produtos via agreste de Pernambuco – Garanhuns – em virtude dos custos serem menores. Já na segunda metade dos oitocentos, especificamente entre 1873 e 1875, a economia dos vales se dinamizou, sobretudo em virtude da intensa relação comercial entre a vila de Imperatriz, comarca alagoana, e as vilas de Bom Conselho e Garanhuns, fomentando a criação de gado e o cultivo do algodão³⁹⁴. Eduardo Silva caminha no mesmo entendimento de Juliana Andrade ao apontar que as relações com Alagoas auxiliaram no desenvolvimento econômico de Garanhuns.

No século XIX, essas rotas dentro e fora de Pernambuco, que articulavam as agora províncias do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Alagoas e Bahia eram responsáveis por garantir o abastecimento de carne verde em Recife e Olinda. Estas relações foram construídas ao longo do período colonial e permaneceram presentes nos oitocentos. Porém, o presente capítulo terá como objetivo principal a análise da produção e comercialização das carnes conservadas em sal. Foi na região dos sertões do Norte, especificamente na capitania do Ceará, que surgiu o primeiro grande centro produtor de carne salgada em larga escala, com o objetivo de abastecer o mercado colonial em suas várias necessidades.

O presente capítulo está dividido em quatro partes. Em um primeiro momento, analisaremos a construção das oficinas³⁹⁵ de carnes distribuídas entre as capitanias do Rio

³⁹³ SILVA, José Eduardo da. op. cit., p. 26 e p. 69.

³⁹⁴ ANDRADE, Juliana Alves de. **Gente do Vale: experiências camponesas no interior da Província das Alagoas (1870-1890)**. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2014. p. 51-52, p. 81 e p. 197.

³⁹⁵ Utilizando dicionários da época, Leonardo Rolim define o termo *oficina* como um lugar onde se trabalha ou que se exerce um ofício ou arte mecânica. ROLIM, Leonardo Cândido. **“Tempo das carnes” no Siará grande: dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na vila de Santa Cruz do Aracati (c. 1690-c. 1802)**.

Grande do Norte, Siará Grande e São José do Piauí, os denominados “portos do sertão”. Por meio da navegação de cabotagem, as oficinas se conectaram aos grandes centros econômicos da América portuguesa e tiveram um importante papel no cenário colonial. Em nossa análise, optamos por focar na região do Aracati por ter sido o principal expoente no quesito da produção de carnes salgadas ao longo do XVIII. O objetivo principal é demonstrar que, nos setecentos, já havia uma demanda por carnes conservadas no Recife, se estendendo ao século XIX. Até a década de 1780, o charque consumido na capital de Pernambuco vinha dos portos do sertão. Deste período em diante, com o colapso das oficinas de carne nos sertões do Norte, Pernambuco passa a receber remessas do Rio Grande do Sul, que passa a ser o principal produtor de charque nos oitocentos.

No segundo tópico, analisaremos os principais fornecedores de charque para a província de Pernambuco entre os anos de 1825-1840, tendo como principal base as notícias marítimas. Junto ao Rio Grande do Sul, aparecem os produtores platinos – Buenos Aires e Montevidéu – e o Rio de Janeiro. Como veremos, os rio-grandenses e platinos eram reconhecidos como grandes produtores de carnes conservadas em sal, chegando a rivalizar pelo controle do comércio deste produto nos principais portos brasileiros. Já o Rio de Janeiro tinha uma característica diferente: parte das carnes chegadas ao porto da cidade era remetida para outras praças do Império, auxiliando a suprir a demanda. Portanto, a capital do Império funcionava como um entreposto comercial, revendendo parte das cargas de charque que recebia.

Em seguida, passaremos a analisar os principais comerciantes envolvidos no comércio de charque. Assim como no caso da farinha de mandioca, grandes comerciantes da praça do Recife se envolviam na consignação de embarcações carregadas com carne conservada. Outro fator de destaque é a ligação de alguns deles com comerciantes do Rio Grande do Sul, como é o caso de Bento José da Costa. Já Galdino Agostinho de Barros consignava o grosso de suas embarcações na rota Pernambuco-Rio de Janeiro. Também neste tópico, o leitor encontrará a análise de uma importante característica do comércio de gêneros do Recife: ele era dominado, em grande parte, por comerciantes que consignavam apenas uma ou duas vezes durante o período. Apenas o topo da pirâmide mercantil do Recife foi capaz de consignar embarcações de maneira assídua.

Por último, o foco de análise será no comércio de carnes da cidade do Recife. Apesar do foco do presente estudo serem as carnes conservadas, também contemplaremos o comércio

de carne verde. Como veremos, no início da década de 1830, os habitantes sofreram bastante com o preço e a qualidade das carnes verdes vendidas nos açougues da cidade. Também será analisado o comércio de carnes conservadas, o preço do charque e do *tasajo*, e os períodos de instabilidade e escassez, sobretudo no período da Guerra dos Cabanos.

4.1 A produção e comercialização de carne seca nos portos do Sertão e os interesses da comunidade mercantil recifense

No último quartel do século XVII, o interior da capitania de Pernambuco estava quase todo colonizado. No período anterior à invasão holandesa, apenas a região litorânea era ocupada, se resumindo a uma estreita faixa de terra onde se plantava cana-de-açúcar, criaram-se alguns gados e se produzia um volume limitado de alimentos. A capitania de Pernambuco era, basicamente, a bacia do Capibaribe. Foi após a expulsão dos holandeses que os sertões passaram a despertar o interesse da comunidade local e também da coroa portuguesa, sobretudo pelo seu potencial econômico.

Para Leonardo Rolim, a conquista do sertão esteve intimamente ligada a três vetores: 1) a dissolução da pressão interna a sociedade urbana de Pernambuco no *post bellum*, que possuía tropas pagas e auxiliares estacionadas em Olinda e Recife, acendendo o alerta de um possível conflito interno – que viria a acontecer, mas por outros fatores. 2) a necessidade de expansão das fronteiras agrárias para o sertão, pois era essencial reerguer a indústria de exportação do açúcar e para isso necessitava-se de mão-de-obra, no caso indígena. 3) ocupar o interior do território auxiliaria na dispersão dos invasores estrangeiros, que causaram sérios problemas na capitania de Pernambuco³⁹⁶.

O processo de ocupação dos sertões do Norte foi permeado por relações – ora de alianças ora de conflitos – entre a população nativa e os colonizadores. A região era habitada por três segmentos populacionais pertencentes à matriz tupi: Tupinambá, Caeté e Potiguara. Entre fins dos seiscentos e meados dos setecentos, após uma série de conflitos com a população nativa, o domínio do território passou para a mão dos colonizadores. Através da política de distribuição de sesmarias, ocuparam as terras de maneira definitiva. Tomando como análise a região do Ceará, principal centro produtor de carnes secas no XVIII, cerca de 90% dos pedidos de sesmaria tinham como justificativa a pecuária, distribuída entre os rios e riachos espalhados pela região. Segundo Leonardo Rolim, boa parte dos solicitantes eram moradores de outras

³⁹⁶ ROLIM, Leonardo Cândido, op. cit. p. 15.

capitanias, entre elas Pernambuco³⁹⁷. O próprio avanço da pecuária e posteriormente da produção de carnes secas na região foi impulsionado, em grande parte, pelos interesses da comunidade Recifense.

Sobre a pecuária na região, vale ressaltar que, de início, correspondia a um criatório diminuto, essencialmente voltado ao sustento das necessidades locais. Foram nas últimas décadas do século XVII que os criatórios se expandiram, contribuindo para uma conexão entre as vilas situadas no litoral e os currais dos sertões³⁹⁸. Novos caminhos foram abertos seguindo os principais rios e riachos do interior do continente, conectando esses novos caminhos a estrada velha. Nos setecentos, o gado circulava pela região até chegar a importantes centros como Recife e Olinda, fornecendo a tão apreciada carne verde.

Há um debate na historiografia sobre as motivações para o declínio da comercialização do gado e a formação das oficinas de salga na região. Geraldo da Silva Nobre argumenta que as perspectivas para a criação de gado se apresentavam de maneira limitada, sobretudo pela distância entre as vilas consumidoras e os criadouros. O transporte das reses a lugares distantes era antieconômico, já que as despesas com a viagem e a perda de peso fazia com que o lucro caísse drasticamente. Para ele, essa foi a principal razão para o desenvolvimento de um sistema que fosse capaz de abater e tratar a carne para que ela superasse os obstáculos do fornecimento deste gênero a zonas distantes³⁹⁹.

Já Leonardo Rolim caminha na mesma direção, ao apontar que uma das principais motivações para a queda na venda de gado vivo e a disseminação do comércio de carnes secas tenha sido a percepção, por parte dos criadores de gado, que haviam desvantagens no comércio de gado vivo nas feiras e fazendas. A falta de pastos para o gado nos períodos de seca, a dificuldade de locomoção durante as cheias e o excesso de músculos gerados pela longa caminhada acabaram por diminuir o valor do produto. Somava-se a esse cenário a facilidade com que a carne estragava no clima tropical. Mesmo com o abate feito de maneira rígida nos grandes centros como Recife, Salvador e Rio de Janeiro, as queixas eram comuns: carne magra

³⁹⁷ Ibidem, p. 41.

³⁹⁸ PARENTE, Gabriel Nogueira. **Às margens do Império: a pecuária das carnes salgadas e o comércio nos portos da porção oriental da costa leste-oeste da América Portuguesa nas dinâmicas de um Império em movimento (século XVIII)**. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2021. p. 144-145.

³⁹⁹ NOBRE, Geraldo. **As oficinas de carnes do Ceará: Uma solução local para uma Pecuária em crise**. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977. p. 27.

e em mau estado, e até mesmo imprópria para o consumo eram comercializadas nos açougues⁴⁰⁰.

Apesar das dificuldades elencadas pelos autores, a demanda por carne verde nas vilas litorâneas e suas adjacências, que cresceram significativamente ao longo do XVIII, exigiam a continuação do transporte de animais para as feiras. Como veremos adiante, a produção de carnes secas nos portos do sertão demandava uma alta quantidade de reses, mas não substituiu por completo o comércio de gado em pé. Dois fatores podem ser citados para sustentar este argumento: 1) George Cabral aponta que o fornecimento de carne verde para a população do Recife era uma das principais matérias dentro do campo de atuação da Câmara Municipal. Garantir a chegada do gênero por preços acessíveis “demandava uma constante vigilância da municipalidade, especialmente sobre o que se passava nos municípios de Goiana e Igarassu, onde eram feitas muitas das transações com os rebanhos provenientes do interior de Pernambuco e das capitanias vizinhas”⁴⁰¹. 2) Segundo Gabriel Nogueira, havia uma certa divisão na comunidade mercantil da cidade em torno da venda de carnes entre as conservadas e a fresca. Além disso, ele ressalta que o contrato dos subsídios das carnes [frescas] era um dos mais disputados, já que gerava um enorme lucro⁴⁰². Em alguns momentos, o comércio de gado em pé chegou a rivalizar com o das carnes secas, resultando em queixas direcionadas ao governador da capitania de Pernambuco, na década de 1780, afirmando que a falta de proteína animal nos açougues do Recife eram fruto da grande demanda das oficinas de carnes secas. Portanto, mesmo com a produção em larga escala das carnes conservadas, ainda havia uma demanda por carnes frescas. Fica difícil sustentar a tese de que as dificuldades no transporte de gado teriam sido o vetor principal para a criação das oficinas, já que o comércio de gado em pé continuava firme e forte e não deixava de gerar lucros.

Reduzir a formação das oficinas de carnes salgadas a um mero problema relacionado ao transporte de animais para as vilas litorâneas gera um problema. Este argumento, por si só, não dá conta de explicar todas as nuances. Gabriel Nogueira Parente defende que, para entendermos o contexto que levou à criação deste complexo de oficinas de carnes salgadas é necessário olhar em uma perspectiva ampla, para além da zona de influência da capitania de Pernambuco e seus agentes. O primeiro aspecto apresentado pelo autor é que, o processo de interiorização culminou na constituição de caminhos, por terra e rios, que ligavam a região dos sertões ao oceano. Este,

⁴⁰⁰ ROLIM, Leonardo Cândido, op. cit., p. 68 e 73.

⁴⁰¹ SOUZA, George F. Cabral de. op. cit., p. 117.

⁴⁰² PARENTE, Gabriel Nogueira. op. cit., p. 559.

por sua vez, serviu de base para a organização de um sistema de navegação de cabotagem, dando acesso às principais vilas litorâneas da América portuguesa, sendo essencial para a comercialização do produto.

Para que o gênero pudesse se manter conservado, era de suma importância o acesso ao sal, que no período colonial estava monopolizado pela coroa portuguesa. Criado na época da União Ibérica, no contexto de conflitos nas colônias portuguesas, o monopólio tinha como objetivo angariar recursos para sustentar a defesa da colônia. Após a restauração, se manteve como uma fonte indispensável de recursos. Ele mantinha grandes limitações nas explorações de salinas da terra com o objetivo de fomentar o abastecimento da América Portuguesa com sal do reino. No século XVIII, o contrato de 1700 abria algumas exceções: permitia a exploração das salinas de Pernambuco, Paraíba, Cabo Frio e Rio Grande [do Norte] e o consumo in-loco. Porém, não era possível transportá-lo para outras capitanias. Esta medida beneficiou enormemente a zona de influência da capitania de Pernambuco, onde se encontravam excelentes salinas que poderiam ser utilizadas na indústria da salga. Este cenário acabou por beneficiar a produção na localidade ao mesmo tempo que impediu que ela surgisse em outras regiões. Não é à toa que as charqueadas do Rio Grande do Sul passaram a dominar o mercado de carnes conservadas justamente quando o monopólio do sal começa a ser quebrado⁴⁰³.

Por último, as carnes conservadas atendiam um nicho específico de mercado, bem diferente das carnes frescas. A capacidade de se manter apta para o consumo por meses propiciava-lhe uma maior margem de desvinculação do espaço regional: Salvador, Rio de Janeiro e até mesmo a bacia do Prata recebiam carnes produzidas nos sertões da capitania de Pernambuco. A dinamização das conexões promovidas nos circuitos mercantis do Império português no Atlântico foi outro fator contribuinte. As embarcações que partiam dos grandes centros coloniais – Recife, Salvador e Rio de Janeiro – necessitavam do gênero para abastecer sua tripulação. Maior ainda era a demanda gerada pelo tráfico. Muitos escravizados que fizeram a travessia entre África e América portuguesa nos setecentos se alimentaram com carnes secas produzidas nos sertões do norte⁴⁰⁴.

Outro aspecto que levanta intensos debates é a técnica utilizada para a preparação das carnes. Infelizmente, é impossível definir com clareza, já que os registros se perderam no tempo. Os primeiros estudos, realizados ainda no século XX, divergiam em relação às

⁴⁰³ Sobre a relação entre a quebra do monopólio do sal e o crescimento das charqueadas do Rio Grande do Sul, ver: PARENTE, Gabriel Nogueira, op. cit., p. 454-469.

⁴⁰⁴ Ibidem, p. 282-320.

interpretações. Renato Braga atribuía o início das oficinas a “um anônimo que teve a ideia genial de industrializar as carnes desses rebanhos costeiros do Ceará, aproveitando a técnica do preparo da carne seca, conhecida de todos os criadores”⁴⁰⁵. Geraldo Nobre, por sua vez, discordava em relação a ser uma técnica conhecida por todos. Segundo sua interpretação, a técnica de salgar as carnes foi “uma inovação, envolvendo um segredo ciosamente mantido por algumas pessoas, com objetivos de monopólio do preparo e do comércio da Carne do Ceará”⁴⁰⁶. Para ele, as primeiras oficinas de carnes secas se localizavam nas terras do comandante holandês Joris Garstman, sendo seus descendentes os pioneiros na colonização da região próxima a vila do Aracati – principal centro produtor.

Um aspecto que coloca em xeque este exclusivismo na técnica levantado por Nobre é o fato de que as técnicas de conservação de proteína animal eram conhecidas e amplamente utilizadas por diversos grupos ao longo da história, sobretudo as que envolviam o sal. Em seu clássico estudo sobre a Europa entre os séculos XV e XVIII, Fernand Braudel aponta para uma queda no consumo de carne fresca na região, enquanto o de carnes conservadas cresce paulatinamente, sobretudo entre a população de menor poder aquisitivo⁴⁰⁷. O comércio de peixe salgado – dominado pelos holandeses – a carne de vaca conservada em sal – produzida na Espanha – e carne conservada em barris com salmoura – produzidas na Irlanda – passam a circular pelas rotas marítimas, atingindo diversos espaços do Mundo Atlântico. Portanto, mesmo que os pormenores fossem guardados em segredo, sabia-se muito bem que o sal poderia ser utilizado como um meio de conservação.

Câmara Cascudo, por sua vez, lembra o fato de que indígenas, africanos e portugueses tinham certa familiaridade com técnicas de conservação de proteína animal. Os indígenas utilizavam o fogo a uma relativa distância para provocar uma impermeabilização da superfície do alimento, conservando-o. A técnica ficou conhecida como móquem, que provém de *mocaê*, tornar seco, enxugar, curar, tostar. Os africanos praticavam uma técnica parecida, mas com o fogo mais próximo do alimento. Já os portugueses tinham um histórico na exportação de peixes salgados. Durante o domínio de Roma na região ibérica já se salgava o pescado, utilizando-se das abundantes salinas presentes nas proximidades. Os menores e médios eram conservados inteiros, e os grandes cortados em postas. Além do sal, era utilizada a exposição intercalada ao

⁴⁰⁵ BRAGA, Renato. *Um capítulo esquecido da economia pastoril do Nordeste*. In: **Revista Trimestral do Instituto Histórico do Ceará**. Ano: 1947. p. 150 apud ROLIM, Leonardo Cândido. *Tempo das carnes....* op. cit. p. 69.

⁴⁰⁶ NOBRE, Geraldo. op. cit., p. 49.

⁴⁰⁷ BRAUDEL, Fernand. vol. 1... op. cit., p. 174-175.

sol, revirando-se de horas em horas. Para Câmara Cascudo seria fácil então “ligar esse processo com a fabricação da carne do sertão, carne-seca, denunciando a técnica em denominar-se “carne de vento” e “carne de sol”.⁴⁰⁸ Mesmo que não houvesse um conhecimento da técnica em seus pormenores, não restam dúvidas de que a ideia de conservação de alimentos, seja através do fogo ou sal, fazia parte das sociedades no período e poderia muito bem ter sido adaptada e difundida na região. Portanto, podemos chegar à conclusão de que a produção de carnes secas nos portos do sertão foi impulsionada por fatores de mercado e pela facilidade de acesso ao sal, não pelo domínio de uma “técnica secreta”.

Importantes informações sobre o local onde o gênero era produzido, as etapas do processo e a mão-de-obra empregada foram recuperadas por Leonardo Rolim⁴⁰⁹. Nas fontes produzidas, utilizavam-se os termos oficina de salga, oficina de carne, fábrica de carnes, salgadeira ou simplesmente oficina. Consultando os dicionários do período, o autor afirma que, em linhas gerais, a oficina poderia ser definida de maneira ampla como o lugar onde se trabalha ou que se exerce um ofício ou arte mecânica. Já o termo fábrica poderia ser caracterizado como a casa ou oficina em que se fabricam alguns gêneros, ou como forma de designar o próprio espaço de trabalho.

Utilizando como base o *Livro de Registro de Aforamentos* da vila de Aracati, aberto em março de 1775, Leonardo Rolim descreve as oficinas. Elas poderiam ser compartimentadas em curral e estaleiro. O primeiro deles situava-se na frente das oficinas e abrigava os responsáveis por acolher as reses e preparar o abate. Ainda neste local as mantas eram cortadas, salgadas e postas para secar. No estaleiro ficavam os responsáveis por abrigar as embarcações que carregavam as carnes aos seus centros consumidores, e, em alguns casos, descarregavam sal. Entre 1757 e 1786, haviam 13 oficinas na vila de Santa Cruz do Aracati. Sobre a dimensão espacial das oficinas, não existem muitos registros. Dentre os que sobreviveram ao tempo, havia menção de um estabelecimento com cerca de quarenta e cinco braças de terra na frente, o que atesta a dimensão destas oficinas.

O trânsito de cabeças de gado chegando à vila era bastante vultoso, chegando à casa de 30 mil reses abatidas nos anos de maior produção. Para levar as carnes aos mercados consumidores, eram necessários mais de 20 barcos para transportá-las. Para dar conta desta produção em larga escala, necessitava-se de um alto número de trabalhadores – livres e

⁴⁰⁸ CASCUDO, Luís da Câmara. op. cit., p. 450-455.

⁴⁰⁹ Os próximos parágrafos têm como referência a dissertação de mestrado de ROLIM, Leonardo Cândido. op. cit., p. 124-145.

escravizados – nas oficinas. No caso do trabalho livre, os donos das oficinas se valiam da população que vivia na própria vila e em seus arredores. Também poderiam contar com trabalhadores livres que saíam dos sertões do Ceará e de vilas e povoados onde a pecuária e a produção de alimentos fossem atividades temporárias. Já sobre o uso de escravizados, há menções nas fontes a participação destes, embora não se tenha números relativos a cada oficina.

Boa parte das reses que chegavam à vila tinha como origem o sertão da região, principalmente nas terras próximas ao rio Jaguaribe e seus afluentes. Dos currais eram tangidos para Aracati, onde se iniciava o procedimento. A partir daí, podia-se observar uma divisão do trabalho: 1) os responsáveis por abater e extrair o couro do boi. 2) os cortadores das mantas de carne, ofício que exigia uma especialização no tipo de corte. Ele poderia ser feito em posta e tassalho: o primeiro consistia em pedaços de carne tiradas inteiras do boi, já o tassalho, derivado do castelhano *tasajo*, significa carne cortada para lhe entrar melhor o sal. 3) os salgadores de carne, ofício que demandava um conhecimento específico: pouco sal levaria ao apodrecimento e o oposto poderia tornar a carne extremamente salgada e hostil ao paladar. 4) empilhadores das mantas de carne, responsáveis por mudá-las constantemente de posição para que facilitasse o processo de desidratação, sendo penduradas na sombra em seguida para que a desidratação fosse finalizada.

As carnes salgadas eram produzidas na região dos sertões desde as primeiras décadas do século XVIII. Aracati, considerado um dos principais centros produtores, teve sua vila criada em 1748, e é a partir deste período que se tem registros que possibilitam a análise dos circuitos mercantis das carnes do sertão. A própria criação da vila veio da demanda gerada pelo intenso comércio na área, pois, ao mesmo tempo que vendiam o produto das oficinas para diversas partes da colônia, recebiam itens diversos como secos e molhados, fazendas, panos, azeite, vinho, aguardente e farinha, que eram redistribuídos no interior. O comércio de carnes secas foi um fator essencial para promover a articulação com interesses e demandas de praças importantes da América portuguesa, como Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Como enfatizamos no começo deste tópico, os comerciantes de Pernambuco estavam diretamente envolvidos com a ocupação da região e o desenvolvimento da pecuária. Podemos, portanto, definir a produção das carnes na região como uma expressão econômica do “Nordeste recifense”, para usar as palavras de Gabriel Nogueira⁴¹⁰. Além de promover a pecuária e o beneficiamento das carnes nas oficinas, foram os comerciantes da praça do Recife que incentivaram a integração entre os sertões e as principais regiões que se interessavam pelo

⁴¹⁰ PARENTE, Gabriel Nogueira. op. cit., p. 431-432.

gênero. Para Leonardo Rolim, o principal comprador era a praça do Recife, sobretudo por ser o Ceará uma capitania anexada a Pernambuco. Utilizando o *Livro de Registro de Entrada dos Barcos no Porto da vila de Santa Cruz do Aracati*, o autor analisa as entradas e saídas de embarcações entre os anos de 1767-1802. De 318 embarcações chegadas no período, 184 fazem menção à origem. O Recife foi o ponto de partida de 157 embarcações, representando mais de 85% das entradas no período. Nos registros de saída, apenas 100 embarcações tiveram seus destinos anotados, com 88 delas seguindo para o Recife⁴¹¹. Esses dados indicam a probabilidade dos comerciantes da praça do Recife terem se estabelecido como ponte entre o centro produtor, Aracati, e as praças compradoras: Bahia, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Além de atingir mercados distantes, as carnes secas se diferenciavam por se adaptar a variados tipos de demanda. Após a expansão em direção a Minas Gerais e o crescimento da busca por alimentos, as carnes secas eram comercializadas na região, sendo encontradas nos registros elaborados pela burocracia colonial. Em situações específicas, o gênero chegou também ao sul da América portuguesa no período das guerras por demarcação das fronteiras. Em 1775, o então governador geral de Pernambuco José César de Meneses anunciava a ida de uma fragata real com recrutas, farinha de feijão e mais dez sumacas carregadas com carnes para o Rio de Janeiro. Alguns meses depois enviava mais uma sumaca com o gênero, desta vez diretamente para a ilha de Santa Catarina⁴¹².

Este produto atingiu, também, dimensões atlânticas, já que se tornou um importante aspecto do tráfico de escravizados organizado nas principais praças do Império. São diversas as evidências do consumo de carnes secas na África, especialmente ligado ao tráfico e aprovisionamento dos navios. Ao que tudo indica, parte destes carregamentos que saíram dos sertões em direção às principais praças da Colônia foram utilizados para aprovisionar as embarcações que rumavam à África. Ter este gênero a disposição por um preço competitivo foi fator essencial para as viagens, que aumentavam cada vez mais ao longo dos setecentos.

O potencial econômico deste ramo de comércio era muito claro para os comerciantes de Pernambuco. No ano de 1757, 13 homens de negócio do Recife propunham a criação de duas companhias: uma para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão e outra para o comércio da costa da África⁴¹³. Os organizadores eram envolvidos diretamente com o tráfico de escravizados e não se deram ao trabalho de esconder seus interesses. Enquanto a primeira

⁴¹¹ ROLIM, Leonardo Cândido. op. cit., p. 175-176.

⁴¹² Ibidem, p. 74-75 e 190-191.

⁴¹³ PARENTE, Gabriel Nogueira. op. cit., p. 367-368.

companhia era aberta, a segunda seria vedada a participação de qualquer interessado. Portanto, a ideia deste grupo era controlar diretamente as viagens entre Pernambuco e a costa da África, tendo acesso direto aos escravizados. Por outro lado, a companhia do comércio de carnes e couros dos portos do Sertão garantiria o fornecimento das carnes necessárias para aprovisionar as embarcações, além de monopolizar o comércio com as demais praças do Império. Sequer houve resposta à proposta de criação das companhias. Ao que parece, o Conselho Ultramarino e a Coroa portuguesa tinham profundo conhecimento sobre a importância deste comércio, não tendo interesse em estabelecer um monopólio. Isto fica claro quando, poucos anos depois, na criação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1759-1775), deixou-se expresso que os portos do sertão estavam de fora do monopólio dado a mesma⁴¹⁴.

É consenso historiográfico que as oficinas de carnes secas nos sertões do Norte representaram o primeiro grande centro fornecedor de proteína animal conservada na América portuguesa. Durante boa parte dos setecentos, Aracati e suas zonas próximas foram responsáveis pelo fornecimento deste gênero, que tinha um nicho de mercado específico e ao mesmo tempo amplo: atendia desde a população das vilas até a tripulação de embarcações e o tráfico de escravizados. Na última década do XVIII, a produção de carnes conservadas cai vertiginosamente, até que cessa definitivamente no ano de 1793. Para a historiografia regional, a explicação para este fenômeno vem de dois fatores principais: uma grande seca que colocou em xeque a pecuária na região e a representação da Junta da Fazenda de Pernambuco em 1784, queixando-se dos negócios de carne no sertão.

Geraldo Nobre utiliza os dois argumentos acima citados para explicar o declínio do comércio. Para ele, a seca de 1777-1778 e principalmente a de 1790-1793 reduziram a pecuária a quase nada nos sertões do Ceará. Ao invés de persistir na tentativa de refazer o criatório, muitos comerciantes optaram por investir em outro ramo: a cotonicultura, que tinha uma alta demanda no Mundo Atlântico⁴¹⁵. Nos livros de registros consultados por Leonardo Rolim, 21 barcos carregaram carnes secas nos anos de 1791 e 1792, indicando que o gado disponível na região foi suficiente para dois anos de produção intensa. Rolim levanta a possibilidade de uma tentativa de retomar a criação, mas, além da concorrência da cotonicultura, aponta a participação do charque gaúcho como outro aspecto limitador⁴¹⁶.

⁴¹⁴ Ibidem, p. 369.

⁴¹⁵ NOBRE, Geraldo. op. cit., p. 199.

⁴¹⁶ ROLIM, Leonardo Cândido. op. cit., p. 180.

A representação encaminhada pela Junta da Fazenda de Pernambuco em 1784 ao presidente do Erário Régio, apontando o trato das carnes no sertão como o motivo principal da falta de carne nos açougues dos principais núcleos populacionais da capitania de Pernambuco gerou uma série de mudanças no regime comercial dos sertões, pelo menos na letra da lei. A interpretação da junta foi que o alto número de reses abatidas impossibilitava o transporte de gado em pé para as vilas do Recife, Olinda e Goiana. Para complicar a situação, as carnes conservadas, que poderiam ser uma alternativa ao consumo de carne verde, não chegavam à praça do Recife, já que estavam sendo comercializadas diretamente com outras praças do Império. Em uma portaria datada de 11 de maio de 1788, Tomás José de Melo, então Governador e Capitão-general de Pernambuco, ordenava que, da data em diante, 18 barcos carregados com carne seca deveriam aportar anualmente no Recife até segunda ordem. Já o comércio com outras praças deveria ser autorizado por ele. Para isso, qualquer embarcação saída dos sertões teria que passar primeiro por Recife, e, caso não houvesse demanda no local, poderia ser encaminhada para outras partes do Império⁴¹⁷. No fim do mesmo ano, decretava o fim das atividades de produção das carnes salgadas nos portos de Açu e Mossoró, situados na capitania do Rio Grande do Norte. Considerando a maior proximidade dos portos em relação ao litoral de Pernambuco, a medida visava garantir a oferta de gado nas feiras para o fornecimento à população⁴¹⁸.

Não há dúvidas de que estes elementos contribuíram para o declínio da produção das carnes secas. Entretanto, Gabriel Nogueira chama a atenção para outros três fatores contribuintes, estes ligados a uma perspectiva mais ampla, descolada do cenário regional apontado acima. O primeiro deles diz respeito à transferência do eixo de interesse das redes que atuavam na promoção da pecuária das carnes salgadas dos sertões do norte para o Rio Grande do Sul, aspecto que se insere no contexto do processo de mudança do centro político-econômico do norte, que tinha Recife e Salvador como principais polos, para o centro-sul, tendo o Rio de Janeiro como ponto fulcral. O deslocamento do tráfico de escravizados para o centro sul também contribuiu, já que as carnes salgadas dependiam deste nicho de mercado – o do aprovisionamento de embarcações – para sustentar seus fluxos mercantis. O segundo fator está relacionado ao monopólio do sal exercido pela coroa ao longo do século XVIII. Conforme apontamos anteriormente, o impedimento da comercialização do sal em regiões diferentes das

⁴¹⁷ Portaria de 11 de maio de 1788 do Governador e Capitão-general de Pernambuco dom Tomás José de Melo. Livro do Registro de Ordens da Câmara da Vila de Sobral. apud NOBRE, Geraldo, op. cit., p. 200-201.

⁴¹⁸ PARENTE, Gabriel Nogueira. op. cit., p. 410.

quais as salinas se localizavam impediam que o processo de salga fosse utilizado em larga escala noutra região. A partir de 1780, o monopólio passava a ser fortemente questionado, sobretudo pelos comerciantes do Rio Grande do Sul, já que entendiam este processo como uma vantagem das carnes secas do sertão, além de limitar o avanço das charqueadas. O terceiro fator liga-se diretamente ao Recife e sua zona de influência. Se no XVII e XVIII, atuavam em uma ampla zona de influência – Ceará e Rio Grande do Norte – no final dos setecentos inicia-se o processo de divisão, com as capitanias do Ceará e Paraíba tornando-se politicamente independentes, além de adquirir o direito de estabelecer conexões mercantis diretas com Portugal. Foi o início de um processo que se estenderia por boa parte do século XIX, retraindo a zona de influência de Pernambuco⁴¹⁹.

Com a desmobilização das oficinas de carnes salgadas nos sertões do Norte, abria-se um mercado que, como vimos, era extremamente amplo e lucrativo. Rapidamente, os charqueadores do Rio Grande do Sul passaram a fornecer as carnes conservadas nos grandes centros litorâneos. Parte da historiografia atribui destaque à atuação de José Pinto Martins na promoção das charqueadas no sul da América, após sua mudança do Aracati para Pelotas no último quartel do século XVIII. Para Geraldo Nobre, Pinto Martins teria se retirado da vila após a seca de 1777-1778 e sua principal contribuição para as charqueadas teria sido o segredo da técnica do fabrico de carnes conservadas, que, em sua interpretação, havia permanecido como um segredo familiar. Os ensinamentos foram essenciais, pois enquanto no Ceará a carne tinha valor pelo uso da técnica capaz de conservar o máximo do produto, o charque feito no Rio Grande dependia de técnicas rudimentares, tendo na perecibilidade um obstáculo ao comércio⁴²⁰.

É inegável que Pinto Martins teve um papel importante nas charqueadas, porém não da maneira que Nobre aponta. Sua migração para o sul da América não se deu na sequência da seca, mas em período posterior, quando as atividades de conservação de carnes já haviam sido iniciadas em Pelotas. Para Jonas Moreira Vargas, a importância deste personagem para as charqueadas foi o processo de abertura dos mercados de Pernambuco e da Bahia ao charque, e não um suposto pioneirismo na técnica. Para o autor, a importância de Pinto Martins “não foi ter instalado a primeira fábrica, mas sim ter contribuído para a abertura dos mercados nordestinos para o produto, o que fez a produção aumentar em extraordinária escala”⁴²¹.

⁴¹⁹ PARENTE, Gabriel Nogueira. op. cit., p. 531-582.

⁴²⁰ NOBRE, Geraldo. op. cit., p. 180.

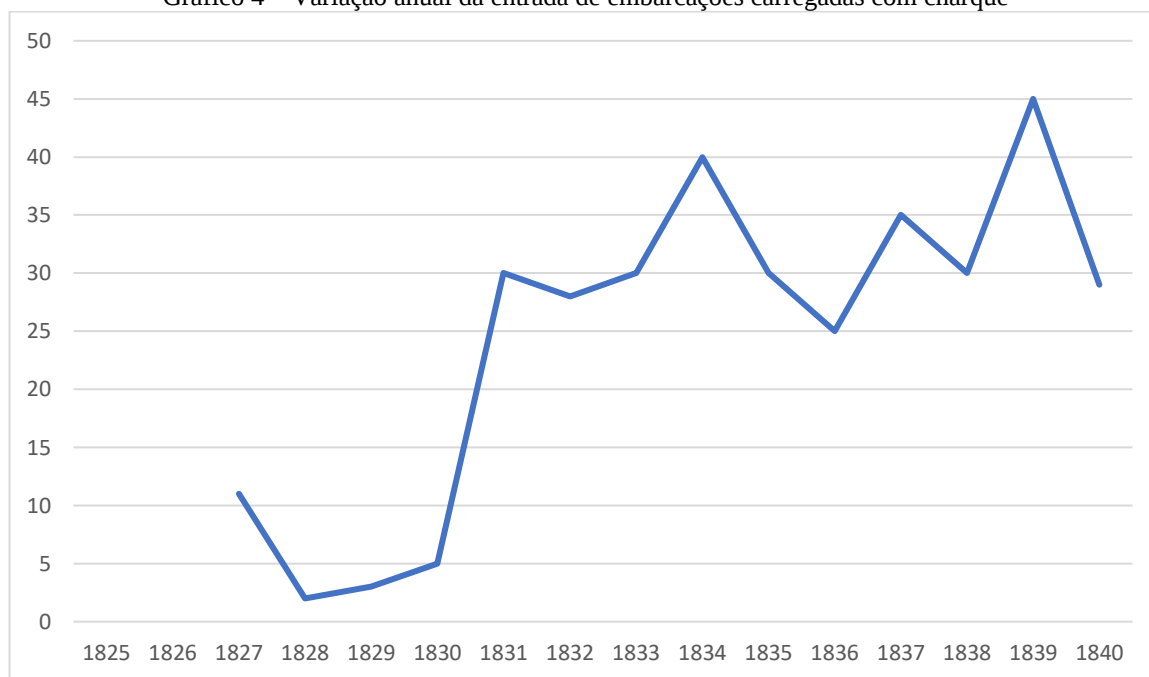
⁴²¹ VARGAS, Jonas Moreira. Pelas margens do atlântico... op. cit., p. 106.

De 1780 em diante, as charqueadas estabelecidas na região de Pelotas foram responsáveis pelo abastecimento de parcela significativa do mercado brasileiro, sobretudo das províncias do Norte. Utilizando-se de mão-de-obra escrava e técnicas de produção em larga escala, a quantidade de arrobas produzidas passou da casa de centenas para milhares em poucas décadas. Nos oitocentos, os rio-grandenses se estabeleceram como o principal fornecedor de carne conservada em sal para os portos do Império, dentre eles Recife. Entretanto, não reinaram sozinhos, já que tiveram que lidar com a concorrência dos comerciantes platinos – argentinos e uruguaios – durante todo o XIX. A partir de agora passaremos a analisar este cenário, tendo como eixo o comércio de charque e *tasajo* para o Recife entre 1825-1840.

4.2 O comércio interprovincial de charque para o Recife

Conforme apontado no capítulo anterior, a navegação de cabotagem foi um dos principais meios de escoamento da produção de farinha de mandioca em várias áreas do litoral brasileiro, conectando-as à cidade do Recife. A mesma regra pode ser aplicada ao comércio de carnes. Entre 1825 e 1840, 343 embarcações carregadas com charque deram entrada no porto da cidade, 100 a mais que no comércio de farinha. Entre 1825 e 1830, foram registradas 15 embarcações: 11 em 1827, 02 em 1828 e 03 em 1829. Já para os anos de 1825 e 1826, a escassez de edições do jornal impedem uma análise aprofundada. Entre 1830 e 1840, 328 embarcações foram registradas com o gênero em seus porões, resultando em uma média de 32,8 entradas por ano. Após as 005 embarcações registradas no início da década, o comércio apresentou relativa estabilidade, sempre acima de 20 embarcações por ano. Em 1839, 45 embarcações foram registradas, estabelecendo o recorde em um único ano. Já entre 1832-1835, período da Guerra dos Cabanos, foram 128 embarcações registradas, o que aponta para um aumento da demanda, sobretudo no tocante ao abastecimento das tropas que combatiam Vicente de Paula e seus seguidores.

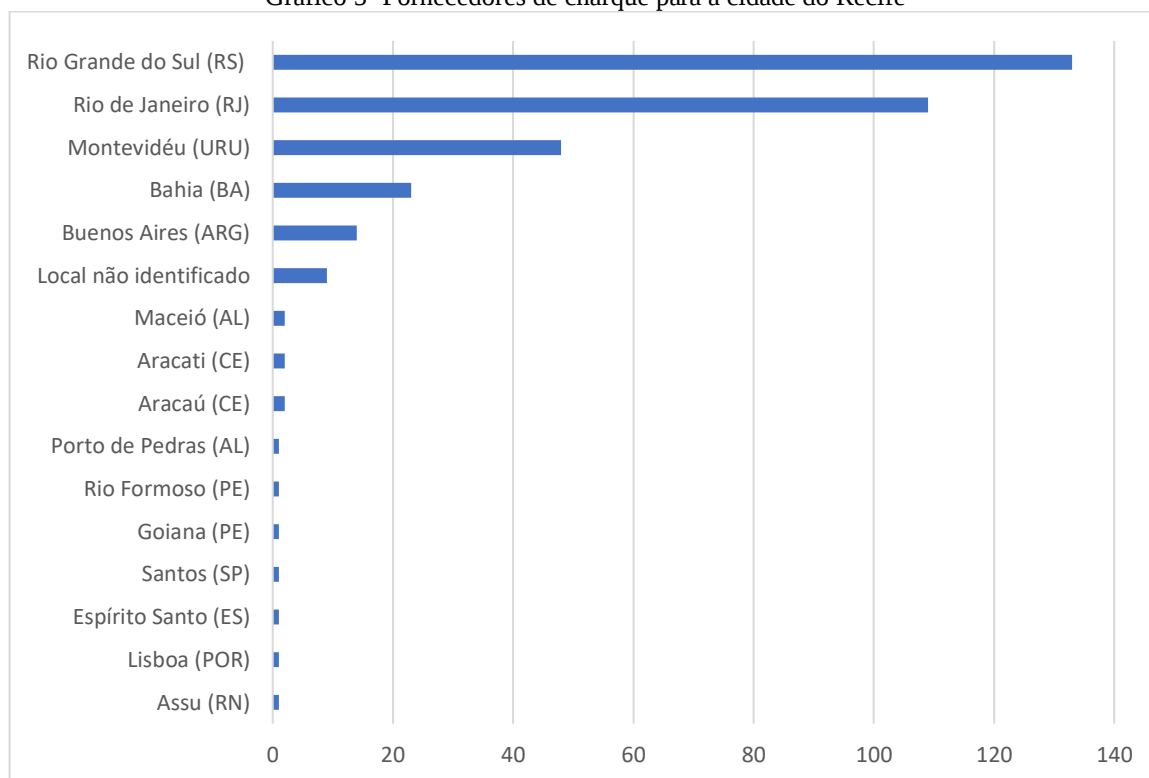
Gráfico 4 – Variação anual da entrada de embarcações carregadas com charque



Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

A navegação de cabotagem foi responsável pelo escoamento da farinha e do charque que chegava ao Recife no período. Havia, entretanto, uma diferença substancial entre ambos: enquanto o comércio de farinha apenas utilizava rotas espalhadas pelo Império brasileiro, o comércio de carnes também estabelecia ligações com portos que estavam situados na América Hispânica, mais precisamente na Bacia do Prata. Portanto, no período aqui analisado, o Recife se valeu tanto da navegação de cabotagem como da de longo curso para se abastecer com carnes conservadas em sal. Apesar de haver a participação da navegação de longo curso no comércio de charque, ela foi responsável por apenas 16,32% das cargas chegadas à capital da província de Pernambuco. Levando em consideração os dois produtos analisados no presente estudo, a navegação de cabotagem predominou em relação a modalidade de longo curso com uma ampla margem.

Gráfico 5- Fornecedores de charque para a cidade do Recife



Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

Durante os oitocentos, os produtores situados nas regiões próximas a Buenos Aires e Montevideu exportavam o *tasajo* para os mercados atlânticos, sobretudo Cuba e o Império brasileiro. Em alguns momentos, chegaram a rivalizar diretamente com os comerciantes situados no Rio Grande do Sul, que dependiam imensamente do mercado brasileiro. Somava-se a estes três grandes produtores o Rio de Janeiro, com seus comerciantes desempenhando o papel de intermediários entre os produtores e destinatários finais. Durante os oitocentos a capital do Império brasileiro recebia constantemente embarcações carregadas com *tasajo* platino e charque rio-grandense. Além de abastecer seu mercado, parte delas era destinada a outras províncias, dentre elas Pernambuco. Posição semelhante exerceu a Bahia, porém, em menor escala.

O principal fornecedor foi o Rio Grande do Sul, de onde vieram 38,7% das embarcações registradas, seguido de perto pelo Rio de Janeiro com 31,7%. Das 133 embarcações vindas do Rio Grande, 100 delas entraram até o ano de 1835. Nos cinco anos finais, apenas 33 foram registradas. A diminuição coincide com o início da Revolução Farroupilha, que causou um declínio na produção charqueadora. Com a capital do Império o cenário se inverte: de 33 embarcações até 1835, o número salta para 75 nos anos finais. É provável que os comerciantes

da praça do Recife tenham recorrido aos estoques do Rio de Janeiro para garantir o abastecimento de charque em Pernambuco. Em seguida aparece Montevideu, com 13% do montante total. Foram 13 embarcações registradas até 1835 e 35 nos anos finais, dando indícios de que a produção platina tenha sido importante para cobrir o déficit gerado pelos rio-grandenses. A província da Bahia contribuiu com 23 embarcações, e Buenos Aires com apenas 8. A partir de agora, analisaremos cada um destes centros.

Conforme visto no tópico anterior, após a decadência das carnes secas produzidas no Ceará, o mercado passou para as mãos dos comerciantes rio-grandenses. Entre o último quartel do século XVIII e as duas primeiras décadas do XIX, a atividade pecuária, apesar de ser o principal eixo econômico, não era a única atividade exercida na região. Helen Osório chama atenção para o fato de que o número de possuidores de terras destinadas a agricultura predominava sobre os criadores de gado e que nos inventários consultados havia uma alta presença de moinhos, atafonas – utilizadas na moagem do trigo e em alguns momentos da mandioca – e fornos de cobre, necessários ao preparo da farinha de mandioca. Nos mapas de exportação, o trigo aparecia entre os principais produtos exportados, com pouco mais de 10%. Outro fator a ser apontado é a distribuição de gado vacum. Havia grandes unidades criatórias, concentrando, juntas, mais da metade do rebanho existente em toda a região. Porém, junto a estas encontrava-se uma infinidade de pequenas e médias estâncias, com seus rebanhos diminutos. Em síntese, a autora conclui que “a estância do último quartel do século XVIII e das duas primeiras décadas do XIX não pode mais ser tomada como sinônimo exclusivo de atividade pecuária”⁴²². O domínio quase que completo da pecuária na economia do Rio Grande do Sul em meados dos oitocentos acabou projetando esta imagem para tempos mais remotos, o que seria um equívoco.

A indústria de carnes conservadas não era nenhuma novidade para estes comerciantes, já que sabiam muito bem da existência das fábricas de carnes secas do Ceará. Além disso, os homens de negócio conheciam as rotas atlânticas das carnes, na qual se destacavam os irlandeses com suas carnes conservadas em barris com salmoura destinadas ao abastecimento de tripulações navais e das colônias francesas nas Antilhas. Em 1720, os irlandeses produziam entre 140 e 150 mil barris anuais. Quarenta anos depois, superaram a casa de 200 mil, média que se manteve até 1780. Segundo Bertie Mandelblatt, as fábricas irlandesas combinavam a especialização da mão-de-obra com baixos salários e técnicas de processamento avançadas.

⁴²² OSÓRIO, Helen. **O Império português no sul da América**: estancieiros, lavradores e comerciantes. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. p. 164-165.

Além de legar um modelo fabril e mercantil de carnes, provaram que era capaz obter lucros alimentando escravizados e marinheiros espalhados pelo Atlântico⁴²³. Os estancieiros sabiam do potencial deste produto e tentaram produzir carnes conservadas em barris de salmoura. Jonas Moreira Vargas afirma que já existiam portugueses fabricando pequenas quantidades de carnes em barris no próprio Rio Grande do Sul e na Ilha de Marajó. Porém, os que detinham maior reputação neste ramo de negócios eram os irlandeses e ingleses⁴²⁴. Foi muito comum a tentativa de trazer alguns deles para tentar a produção em larga escala no Rio Grande do Sul.

O fato é que essas tentativas passaram longe de se concretizar, já que são raros os registros de irlandeses e ingleses nas estâncias rio-grandenses. É provável que os comerciantes tenham desistido da empreitada das carnes em barris pelo fato de que estavam inseridos em redes mercantis luso-brasileiras, sobretudo com o norte do território. Este mercado, além de ser vigoroso e promissor, estava acostumado com o consumo de carne conservada em sal, anteriormente produzida no Ceará. Portanto, a escolha mais lógica seria escalar a produção do charque para atender este mercado consumidor. Além disso, a produção era mais simples, já que não necessitava da produção de barris e o charque podia ser acondicionado nas embarcações com mais facilidade⁴²⁵.

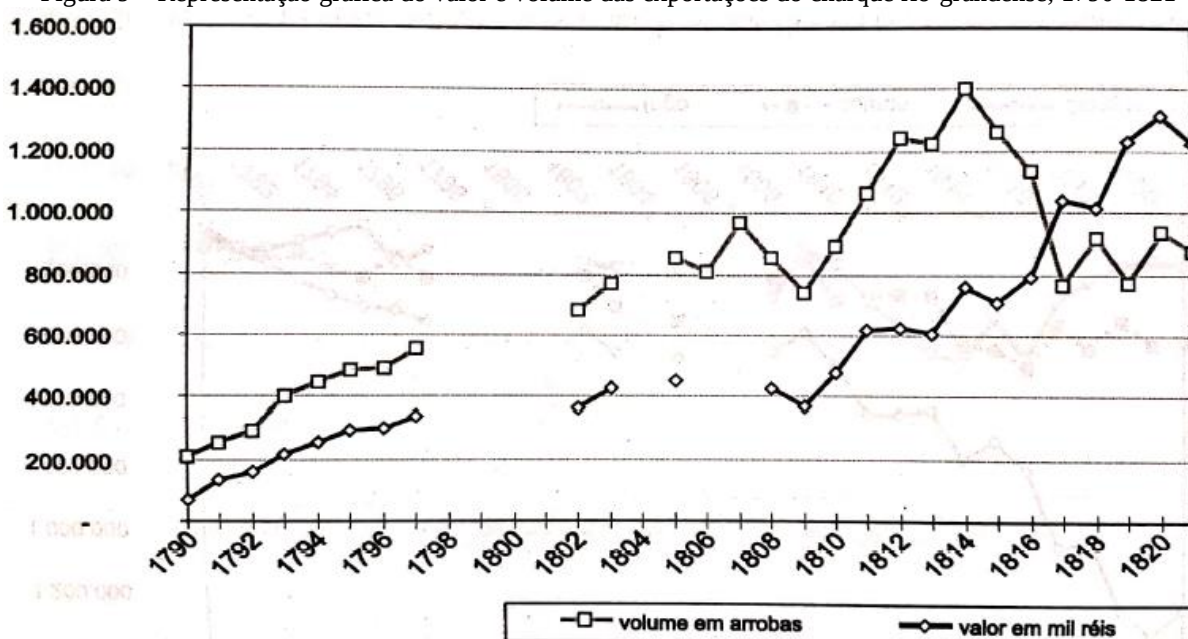
Já nas primeiras décadas de produção, mesmo dividindo o espaço com a agricultura e pequenos estancieiros, a quantidade de charque exportada atingiu números expressivos. A primeira lista de exportações encontrada por Osório descreve os dados para o Rio de Janeiro em 1787. Foram 117.221 arrobas de charque, além dos couros, graxa, cabelo de cauda e crina. Somava-se a estes produtos derivados da atividade pecuária alguns comestíveis como queijos, manteiga e farinha de trigo. Na década seguinte, apenas em 1790 a exportação de couro suplantou o volume de charque. A partir de 1793 as exportações de charque se distanciaram dos couros e trigo, representando o principal gênero exportado e crescendo de maneira sustentada até 1820, como pode ser visto na imagem abaixo.

⁴²³ Sobre a indústria de carnes irlandesas, ver: MANDELBLATT, Bertie. A transatlantic commodity: Irish salt beef in the French Atlantic World. **History Workshop Journal**, Oxford, vol. 63, n. 1, 2007. pp. 18-47.

⁴²⁴ VARGAS, Jonas Moreira. Pelas margens do atlântico... op. cit., p. 80.

⁴²⁵ Ibidem, p. 84-85.

Figura 9 – Representação gráfica do valor e volume das exportações do charque rio-grandense, 1790-1821



Fonte: OSÓRIO, Helen. **O Império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. p. 194.

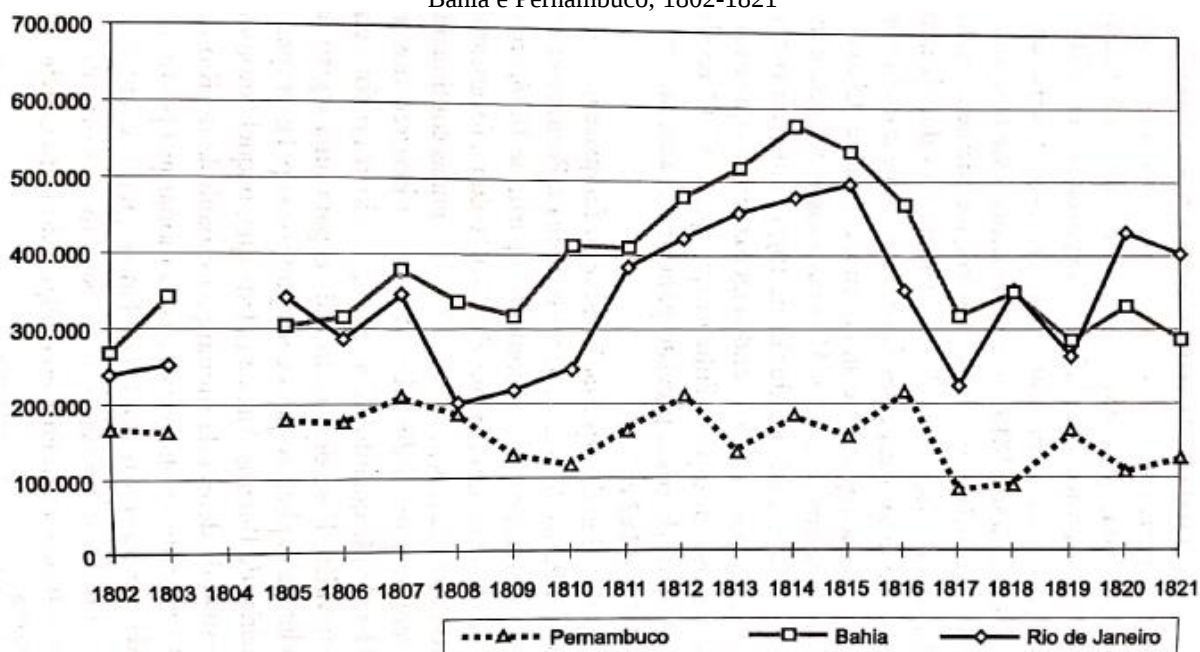
Em 1790, a produção anual era de 200.000 arrobas. Segundo Helen Osório, há indícios de que nos primeiros anos o charque fosse remetido exclusivamente ao Rio de Janeiro. Ela chega a essa conclusão a partir de um requerimento dos negociantes da praça do Rio Grande, que situa o início do comércio com Bahia e Pernambuco em 1789⁴²⁶. Seguindo na mesma linha de raciocínio, o crescimento sustentado das exportações teve uma ligação com a abertura do mercado das províncias do norte. Nas primeiras décadas do XIX, a exportação já alcançava a casa de 800.000 arrobas anuais. Em 1810, 1.200.000 arrobas saíram do porto de Rio Grande, atingindo o ápice em 1814, quando 1.400.000 arrobas foram registradas. Em 1817, há uma queda para a casa de 800.000 arrobas, se mantendo neste patamar até 1821.

A importância das províncias do norte, em especial Bahia e Pernambuco, fica clara quando se analisa os mapas de exportação disponíveis entre os anos de 1802-1821. Durante todo o período a Bahia importou mais arrobas de charque que o Rio de Janeiro, saltando de pouco mais de 200.000 em 1802 para quase 600.000 em 1814. Já Pernambuco aparece em 3º lugar, oscilando entre 200.000 e 100.000 arrobas anuais. Apesar do Rio de Janeiro ser considerado um dos principais parceiros comerciais do Rio Grande do Sul entre fins do XVIII e por todo o XIX, foram as províncias do norte as principais consumidoras de charque no mercado imperial brasileiro. Jonas Moreira Vargas relembra que as exportações

⁴²⁶ OSÓRIO, Helen. op. cit., p. 195.

quadruplicaram após o acesso aos mercados do norte, uma verdadeira transformação sem precedentes⁴²⁷.

Figura 10 – Representação gráfica da exportação do charque rio-grandense em arrobas para o Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, 1802-1821



Fonte: OSÓRIO, Helen. **O Império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. p. 200.

Concentrando centenas de cativos e abatendo milhões de reses, a cidade de Pelotas se destacou como o grande complexo charqueador do Império brasileiro. Todas elas ficavam próximas às margens fluviais da região, com 90% delas nas do rio São Gonçalo e do Pelotas. Ao longo dos oitocentos, o número de charqueadas ativas, não ao mesmo tempo, foi de 43. No início da década de 1820 havia 22 charqueadas, saltando para 30 em 1850. Já na segunda metade do século, atingiu a marca de 35 em 1873 e 38 em 1880. As 11 charqueadas funcionais em 1900 indicam que o declínio na produção coincidiu com o fim da escravidão e a queda da monarquia, dois sustentáculos deste centro produtor⁴²⁸.

As charqueadas necessitavam de muitas reses para abate, mas nem todos os charqueadores eram grandes criadores de gado. Com raras exceções, por maior que fosse seu rebanho, o charqueador não era capaz de suprir 5% do número total de reses abatidas em uma safra. Todos dependiam totalmente do mercado de gados. Entretanto, os rebanhos da província não eram suficientes para manter a produção e a saída encontrada era buscar o gado no Uruguai,

⁴²⁷ VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do atlântico...* op. cit., p. 110-111.

⁴²⁸ VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do atlântico...* op. cit., p. 21-22.

nem sempre de maneira amistosa. Segundo Jonas Vargas, a média de reses transportadas do outro lado da fronteira chegava a 100 mil por safra⁴²⁹. Os saques, contrabandos e arreadas se tornaram frequentes na região de fronteira e traziam altos prejuízos aos proprietários uruguaios. Estes aspectos foram decisivos para a série de conflitos armados que ocorreram na região, como veremos adiante.

O processo de produção, desde a chegada das reses até o produto final, é descrito por Jonas Vargas a partir de descrições realizadas por Nicolau Dreys (1839), Louis Couty (1880) e Herbert Smith (1882). Após a chegada das tropas de gado na charqueada e sua permanência na mangueira, seguia-se o abate. Daí o animal era transportado para a cancha, onde a esfolação (retirada do couro) e o esquartejamento era feito. Em seguida, as carnes eram retalhadas em finas camadas (charqueamento) e em seguidas salgadas. Para auxiliar na impregnação do sal, as mantas de carnes eram empilhadas, sendo invertidos os lados para que secassem por igual. Por último, eram postas em varais para finalizar seu secamento e em seguida estavam aptas a serem transportadas para o porto de Rio Grande, de onde rumavam para os centros consumidores. Além da carne, os charqueadores produziam couros – secos ou salgados – graxa – gordura mais fina – e o sebo – mais grosseiro⁴³⁰.

A utilização de mão-de-obra escravizada foi uma marca destes estabelecimentos. Analisando os inventários dos oitocentos, Jonas Vargas divide os escravizados em quatro grupos: 1) os ligados diretamente à produção do charque, trabalhando no interior dos estabelecimentos. Aqui, há uma forte especialização do trabalho, já que o processo de cortar as mantas de carne e impregna-las com sal requer um domínio sobre o processo: mantas muito grossas, por exemplo, poderiam tornar o sal ineficaz. Já este produto tinha que ser adicionado na quantidade certa: pouco sal não seria suficiente para deixar a proteína conservada, já em excesso poderia torná-la dura e ressecada, atrapalhando o consumo. Neste grupo se destacavam os carneadores, descarneadores, charqueadores, tripeiros, salgadores, sebeiros, chimangos, graxeiros e serventes; 2) o segundo seria composto pelos empregados especializados em atividades acessórias as charqueadas e externas aos estabelecimentos. Aqui se destacavam os campeiros, encarregados de tratar das reses antes do abate e os marinheiros, responsáveis pelo transporte fluvial e marítimo das charqueadas; 3) os artesãos especializados em algum ofício, como alfaiates, sapateiros, pedreiros, tanoeiros, marceneiros, etc; 4) os do serviço doméstico:

⁴²⁹ Ibidem, p. 284-287.

⁴³⁰ Para uma descrição pormenorizada, ver: VARGAS, Jonas Moreira. “As mãos e os pés do charqueador”: o processo de fabricação do charque e um perfil dos trabalhadores escravos nas charqueadas de Pelotas, Rio Grande do Sul (1830-1885). *Saeculum – Revista de História*, João Pessoa: vol. 36, n. 1, 2017. pp. 153-174.

mucamas, lavadeiras, cozinheiras, engomadeiras e copeiros. Os que detinham escravizados deste grupo certamente gozavam de um maior status social⁴³¹.

Se entre 1790 e 1820 Bahia e Pernambuco representavam os principais consumidores do charque produzido no Rio Grande do Sul, o cenário se manteve nas décadas seguintes. Os dados estatísticos de exportação entre 1820-1840 mantem a tendência de predominância das províncias do norte como principais compradoras⁴³². Portanto, mesmo com a demanda das plantations do sudeste se intensificando, Pernambuco e Bahia, juntos, se mantinham no topo. Desde os setecentos o charque havia se tornado um alimento essencial para os grandes centros da região norte, sobretudo Salvador e Recife. Era possível abastecer a escravidão situada nas áreas rurais e a população urbana, que crescia constantemente no período. Outro aspecto a ser levado em consideração eram as oportunidades geradas por este amplo circuito mercantil. A rota Rio Grande do Sul – Bahia – Pernambuco era estimulada pelos próprios agentes envolvidos. As embarcações vindas do sul eram carregadas com açúcar, fumo, aguardente, escravizados e sal em seu retorno⁴³³, o que acabava fornecendo maiores lucros em comparação ao comércio com outras praças do Império.

Como vimos no gráfico 05 acima, o Rio Grande do Sul foi o maior fornecedor de charque para o Recife. Entre 1825-1835, foram 100 embarcações registradas, compondo 55% do total. Todas as outras localidades juntas contabilizaram apenas 79 embarcações, ou 45%. O cenário na região de fronteira, entre rio-grandenses e platinos, foi extremamente benéfico para a indústria charqueadora. A disputa pela região da Cisplatina, entre 1817-1828, desmantelou a produção dos *saladeros* platinos e franqueou livre acesso das abundantes reses da Bacia do Prata aos rio-grandenses. Com seus maiores competidores fora do mercado, não tiveram dificuldades em dominar o comércio com as províncias do Império brasileiro. Foi somente após a independência e posterior formação do Uruguai que os *saladeros* lentamente voltaram a se organizar e escalar a produção.

Entre 1835-1840, o cenário se inverte e a participação do Rio Grande do Sul nos registros cai drasticamente para 33 embarcações registradas, 20,12% do total. A Revolução Farroupilha desorganizou a indústria do charque. Se nos primeiros anos de conflito ainda foi possível manter os níveis de exportação, em 1837 e 1838, apenas cerca de 200.000 arrobas foram comercializadas. Nos dois anos seguintes, a exportação se estabilizou próxima as

⁴³¹ VARGAS, Jonas Moreira. “As mãos e os pés do charqueador” ... op. cit., p. 158-162.

⁴³² VARGAS, Jonas Moreira. Pelas margens do atlântico... op. cit., p. 58.

⁴³³ Ibidem, p. 66.

500.000 arrobas, voltando a casa de 1 milhão apenas em 1842⁴³⁴. Pernambuco, que contava com um alto fluxo de importação do charque, foi forçado a buscar novas alternativas. Entre 1835 e 1840, Rio de Janeiro e Montevideu corresponderam por 67,68% do total de registro de embarcações carregadas com o gênero, suprimindo a demanda deixada pelos rio-grandenses.

Chama atenção a proeminência da praça do Rio de Janeiro neste comércio, já que não eram produtores. Entretanto, esta localidade se destacava na importação do produto. Entre 1802 e 1821, como demonstra a figura 10 acima, o Rio de Janeiro figurava entre os maiores consumidores de charque, absorvendo pouco menos da metade da produção rio-grandense. Neste período, a população urbana carioca havia aumentado em 160%, tornando-a um mercado com enorme capacidade de consumo de alimentos⁴³⁵. Além disso, havia um grupo de comerciantes de grosso trato que controlava o comércio atlântico, de cabotagem e o tráfico transatlântico de escravizados, tornando possível uma significativa acumulação de capital. Parte dela veio justamente do mercado interno, onde o charque estava inserido. Estes comerciantes sabiam da importância deste gênero, que ia desde a alimentação dos habitantes das zonas urbanas e rurais até o aprovisionamento de embarcações para o tráfico. Ao longo do século XIX, especialmente na segunda metade, argentinos e uruguaios disputaram de forma acirrada com os rio-grandenses o acesso ao mercado fluminense.

Além do consumo nos núcleos urbanos e de sua importância no tráfico, considero, também, que a reexportação foi vista por estes comerciantes como uma oportunidade lucrativa de negócios. Helen Osório dá pistas sobre esta revenda, apontando que em 1796 o Rio reexportou charque em pequenas quantidades para Bahia, Pernambuco, Angola e Benguela. Porém, ela não localiza dados suficientes para perceber se este movimento foi esporádico ou contínuo⁴³⁶. Já no cenário aqui analisado, há evidências de sobra. As notícias marítimas apontam, entre 1825-1840, um processo contínuo de reexportação de charque do Rio de Janeiro para Pernambuco. Nos primeiros dez anos, foram 33 embarcações registradas, o que demonstra uma rota comercial estabelecida entre estes dois portos. Nos últimos cinco anos, com a queda na produção rio-grandense, o fluxo comercial aumenta, subindo para 76 embarcações. É provável que, entre 1835-1840, boa parte do gênero reexportado pelo Rio de Janeiro para Pernambuco tenha sido produzido na Bacia do Prata por uruguaios e argentinos, que aproveitaram a queda na produção sulista para abastecer parte do mercado brasileiro.

⁴³⁴ VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do atlântico...* op. cit., p. 328.

⁴³⁵ *Ibidem*, p. 56.

⁴³⁶ OSÓRIO, Helen. op. cit., p. 197.

Os complexos de Montevideu e Buenos Aires se destacaram, ao lado do de Pelotas, como os principais produtores de carnes conservadas na América do Sul. As terras da Bacia do Prata, sobretudo a região da República Oriental do Uruguai e as regiões litorâneas da Argentina, se destacaram entre fins do século XVIII e por todo o XIX como os centros mais dinâmicos da produção pecuária. Sendo o único acesso disponível para os rios Paraná e Uruguai, a região banhada pela Bacia do Prata se tornou a via de integração de um vasto território, por onde circulavam os bens de importação e exportação que tinham como únicos pontos de saída e entrada os portos de Buenos Aires e Montevideu⁴³⁷. Ao longo dos oitocentos, inúmeros conflitos foram deflagrados na região com o interesse de obter o controle sobre o caminho destas rotas comerciais.

Segundo Nicolás Biangardi, a região de Montevideu se caracterizava pela utilização de várias formas de exploração do gado vacum. As *vaquerías* e a *ganadería*, focadas na produção de couros, diferiam entre si em vários aspectos: localização geográfica, utilização de mão-de-obra e organização. Outra diferença citada pelo autor é que enquanto as *vaquerías* se dedicavam a várias espécies, as *ganaderías* se limitavam a produção de vacum. Era possível encontrar, também, estabelecimentos que representavam uma espécie de intermédio entre os dois tipos. Já nas regiões próximas aos portos da região surgiram outros dois tipos de estabelecimentos que produziam couros e outros derivados de gado: os *mataderos* e *saladeiros*. Biangardi aponta que os *saladeros* eram locais onde se efetuava a matança de gado com o objetivo principal da produção de carne conservada em sal, sendo dotado de currais e locais específicos para produzir e armazenar o *tasajo*. Já os *mataderos* tinham como objetivo principal a produção de carne fresca e derivados. Entretanto, ele ressalva que ambos estabelecimentos poderiam produzir couros, sebos, graxa⁴³⁸, demonstrando que os comerciantes poderiam se adaptar às circunstâncias do mercado local, regional e atlântico.

Apesar de haver indícios de exportações de *tasajo* realizados na Colônia do Sacramento em momentos de ocupação portuguesa, não houve um movimento comercial contínuo ao longo do século XVIII. O comércio de *tasajo* de maneira ininterrupta teve como marco temporal o período entre 1780 e 1810⁴³⁹. Entretanto, durante os conturbados períodos de conflito na região,

⁴³⁷ SCHMIT, Roberto; ROSAL, Miguel. política comercial, flujos mercantiles y negocios: Buenos Aires y Montevideo frente al comercio exterior rioplatense en el siglo XIX. **Revista de Indias**, Madrid, vol. 215, n. 1, 1999. pp. 91-122. p. 91-92.

⁴³⁸ BIANGARDI, Nicolás Alberto. **Expansión territorial, producción ganadera y relaciones de poder en la región Río de la Plata**: Montevideo y Maldonado a fines del siglo XVIII. Tese (Doutorado em História) Faculdade de Humanidades e Ciências da Educação, Universidade Nacional de La Plata. La Plata, 2015. p. 83-87.

⁴³⁹ BIANGARDI, Nicolás Alberto. Más allá del saladero. Una mirada sobre la producción de carne salada en el Río de la Plata del siglo XVIII. **Folia Historica del Nordeste**, Chaco, vol, 37, n. 1, 2020. pp. 87-106. p. 95.

que se estenderam entre 1810 e 1850, as exportações oscilavam consideravelmente. Foi apenas na segunda metade do século XIX que o *tasajo* atingiu uma estabilidade na produção e exportação, tornando a região capaz de abastecer os mercados cubanos e concorrer com os rio-grandenses pelo mercado do Rio de Janeiro.

Os *saladeros* estavam situados na costa norte do Rio da Prata e os primeiros três começaram a funcionar antes de 1790, distribuídos na Colônia do Sacramento, em Maldonado e próximo a Montevideu. O que estas áreas tinham em comum era a proximidade aos portos, por onde o *tasajo* poderia ser encaminhado para seus destinatários sem maiores dificuldades. Foi na última década dos setecentos que aconteceu o auge da fase inicial de produção, se estendendo até 1804. O crescimento das exportações foi nítido, passando de 40.000 quintais⁴⁴⁰ anuais na década de 1790, com um pico de quase 80.000 em 1796, para 120.000 em 1802-1803. Neste biênio, estima-se que foram abatidas pouco mais de 100.000 reses. Foi nesse momento que se instalaram novos estabelecimentos e se abriram novos mercados como o norte do Brasil, a costa do pacífico americano e a África, que se juntaram a região caribenha⁴⁴¹.

A política expansionista do Império brasileiro no sul da América foi um dos principais aspectos responsáveis pela instabilidade vivenciada na região da Bacia do Prata. Os charqueadores, estancieros e comerciantes rio-grandenses reclamavam constantemente com o governo central ao longo do século XIX, com o objetivo de garantir seus interesses na região de fronteira. Já em 1801, luso-brasileiros e hispano-americanos entraram em conflito pela conquista das missões, mas sem colocar em xeque o comércio nos portos. A ocupação da província da Cisplatina (1822-1828) por sua vez, foi bem mais danosa aos interesses dos uruguaios, pois os rio-grandenses passaram a se apropriar dos vastos campos além da fronteira e também das reses, extremamente importantes para as charqueadas. Estima-se que no período de ocupação desta região, mais de 2 milhões de reses foram levadas do Uruguai para o Rio Grande do Sul⁴⁴². Para os comerciantes rio-grandenses, os conflitos eram vistos como uma verdadeira estratégia econômica.

Outro período complicado para a indústria de saladeril uruguaia foi durante a guerra civil (1838-1851). Dos 37 *saladeros* que existiam em 1842, somente 3 ou 4 continuaram funcionando no início dos anos 1850. A falta de bovinos, decorrente da longa guerra civil, foi

⁴⁴⁰ Infelizmente não foi possível encontrar uma conversão de quintais para quilos, já que esta unidade de medida variava de acordo com cada local e não encontrei nenhuma informação relacionada a proporção utilizada na Bacia do Prata.

⁴⁴¹ Ver: BIANCARDI, Nicolás Alberto. *Expansión territorial, producción ganadera...* op. cit., p. 115 e BIANCARDI, Nicolás Alberto. *Más allá del saladero...* op. cit., p. 95-99.

⁴⁴² VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do atlântico...* op. cit., p. 97 e 288-299.

um dos principais fatores para a crise uruguaia. As mais de 6 milhões de reses existentes no país em 1843 caíram para pouco menos de 1.900.000, das quais 1/3 permaneciam em estado selvagem. As vendas de charque uruguaio despencaram de 618.926 para 126.062 arrobas em 1854-55⁴⁴³.

Já Buenos Aires teve seus primeiros saladeiros na década de 1810. Um dos fatores que podem explicar o investimento tardio na produção de carnes é o fato de que os comerciantes portenhos lucravam muito com as exportações de couro e prata, desviando-os de um maior interesse no comércio das carnes. A independência do Vice-Reinado do Rio da Prata e a consequente quebra das rotas mercantis terrestres com a Bolívia e o Peru cessaram o fluxo de metais para a região. Além disso, a Revolução de Maio de 1810 e a junta governativa favoreceram a indústria *saladera* com uma série de medidas. Por último, há de se destacar o *boom* açucareiro em Cuba e o crescimento do mercado de carnes causado pela entrada de milhares de escravizados na região.

Entre o grupo de comerciantes e estancieiros que se beneficiou do contexto de independência estava Juan Manuel de Rosas, futuro governador da província de Buenos Aires. Juntamente com outros sócios, formou a *Rosas, Terrero y Cia*, que iniciou as atividades *saladeras* em 1815. Se no Rio Grande a presença de imigrantes foi diminuta, em Buenos Aires ocorreu o oposto. Os Ingleses R. Staples e J. Mac Neil, por exemplo, investiram vultuosas quantias de capital em sua fábrica, erguida em 1812. Possuíam 60 trabalhadores assalariados, destacando-se 8 toneleiros, 2 carpinteiros e 4 peões europeus. Vários comerciantes se viram atraídos e montaram seus estabelecimentos na região, chegando rapidamente ao número de 14, estreitamente vinculados à firma de Rosas, que liderava os empreendimentos regionais. Entre 1822 e 1825, já chegava a 20 o número de saladeiros ao redor de Buenos Aires⁴⁴⁴.

O crescimento da indústria *saladera* em Buenos Aires foi impulsionado pela abertura do mercado cubano. Na primeira metade dos oitocentos, apesar da série de conflitos na região, a exportação saiu da casa de centenas de toneladas para milhares entre 1820-1840. Após 1850, com uma relativa estabilidade política na região e um crescimento da população escravizada cubana, a quantidade de *tasajo* enviados a Cuba aumentava cada vez mais. Na segunda metade do século, por sua vez, o fim da escravidão na ilha e a guerra Hispano-Americana colocaram a

⁴⁴³ Ibidem, p. 312.

⁴⁴⁴ Ibidem, p. 83-84.

rota comercial em cheque. Após estes episódios, a comercialização de *tasajo* não passava de 10% do total das exportações de gêneros de primeira necessidade em Buenos Aires⁴⁴⁵.

Segundo Schmit e Rosal, após a independência do Uruguai em 1828, Montevideu e Buenos Aires passaram a pôr em prática uma série de medidas com o objetivo de homogeneizar o comércio da Bacia do Prata. O controle desta área era fundamental, já que era um ponto de convergência de uma vasta rede de circuitos mercantis que, por vias terrestres e fluviais, abarcava o Paraguai, o sul do Brasil, a costa da Banda Oriental e as províncias de Corrientes, Entre Ríos, Santa Fé e Buenos Aires. A estratégia era estreitar ao máximo os vínculos com o comércio de cabotagem, impedindo o trato direto de seu rival com o Atlântico. Em alguns momentos, medidas agressivas foram tomadas, como o bloqueio do porto de Buenos Aires em pelo menos duas ocasiões⁴⁴⁶.

Antes de passar a análise das quantidades de *tasajo* exportadas por estes locais, é importante ressaltar que apesar deste ser um dos principais produtos da pauta de exportação, eram os couros que compunham a maior porcentagem do total. Os couros saíram de 95% do total nas exportações entre 1779-1783 para 87% entre 1792-1796 e 67% na década de 1820⁴⁴⁷. Até 1850, os couros nunca representaram menos que 60% das exportações totais da região. O predomínio dos couros não deve levar a interpretação de que o *tasajo* não tinha importância entre os produtores e sobretudo nos mercados atlânticos. Conforme apontamos acima, as carnes conservadas produzidas na região foram essenciais para mercados como Cuba ao longo de todos os oitocentos, Rio de Janeiro, sobretudo na segunda metade do XIX, e Recife entre os anos de 1835-1840.

Durante a década de 1830, houve uma oscilação entre os portos de Buenos Aires e Montevideu, com o primeiro deles atraindo e escoando parcela significativa da produção de *tasajo* montevidéana, uma média de 63% nos primeiros cinco anos da década. Já nos três anos seguintes, o cenário se inverte com Montevideu superando a exportação anual de *tasajo* de Buenos Aires. A situação só começaria a ficar díspar a partir de 1840, com Buenos Aires assumindo a dianteira de maneira praticamente ininterrupta nos números de exportação. Para Schmit e Rosal, a consolidação foi realizada a partir de uma série de fatores que permitiam aos comerciantes bonaerenses efetuar melhores transações. As operações mercantis nem sempre eram saldadas com dinheiro, sendo de vital importância os bens de exportação para a liquidação

⁴⁴⁵ SLUYTER, Andrew. The Hispanic Atlantic's *tasajo* trail. **Latin American research review**, Pittsburgh, vol. 45, n. 1, 2010. pp. 98-120. p. 100-101.

⁴⁴⁶ SCHMIT, Roberto; ROSAL, Miguel. op. cit., p. 93-98.

⁴⁴⁷ BIANCARDI, Nicolás Alberto. Más allá del saladero... op. cit., p. 100.

das dívidas. Estes estavam concentrados no porto de Buenos Aires. Somava-se a isso o papel moeda e as letras, que circulavam com mais facilidade entre os bonaerenses⁴⁴⁸.

O quadro abaixo, utilizando dados coletados por Schmit e Rosal, demonstram a quantidade anual de *tasajo* exportado pelos portos de Montevideu e Buenos Aires entre os anos de 1822-1840. Apesar da ausência de dados em alguns anos, a fonte se mostra confiável para apontar o cenário da produção na Bacia do Prata. O volume é medido em quintais.

Quadro 6 – Volume anual de *tasajo* exportado anualmente por Buenos Aires e Montevideu

ANOS	BUENOS AIRES	MONTEVIDÉU	TOTAL
1822	87.663	-	-
1825	130.631	-	-
1829	164.818	35.732	200.550
1830	216.284	101.479	362.763
1834		180.950	-
1835	119.017	180.950	299.967
1836	150.579	306.354	456.933
1837	178.887	338.162	517.003
1838	165.304	-	-
1839	6.670	-	-
1840	8.630	673.362	681.992

Fonte: SCHMIT, Roberto; ROSAL, Miguel. política comercial, flujos mercantiles y negocios: Buenos Aires y Montevideo frente al comercio exterior rioplatense en el siglo XIX. **Revista de Indias**, Madrid, vol. 215, n. 1, 1999. pp. 91-122.

Os dados, apesar de incompletos, apontam para o cenário que acabamos de descrever acima: na primeira metade da década, um domínio dos bonaerenses. Na segunda, domínio dos montevidianos. Conforme apontado no gráfico 05, listando os fornecedores de charque para o Recife, o porto de Buenos Aires não teve uma participação significativa, com apenas 08 embarcações registradas. Já Montevideu desempenhou um papel fundamental, justamente nos anos que o quadro acima demonstra um aumento no fluxo de exportação da região em contraste com os bonaerenses. Outro fator a ser destacado é que, em virtude da disputa entre os dois portos pelo protagonismo da região, fica praticamente impossível, com os dados que temos à disposição, determinar se o *tasajo* chegado ao Recife foi produzido na região bonaerense ou montevidiana. O mesmo pode ser dito para a rota estudada por Andrew Sluyter: Buenos Aires – Cuba. Entretanto, o autor chega a apontar que, durante os oitocentos, o porto de Buenos Aires estabelecia ligações constantes com os comerciantes cubanos⁴⁴⁹. Tomando em consideração o

⁴⁴⁸ SCHMIT, Roberto; ROSAL, Miguel. op. cit., p. 109-111.

⁴⁴⁹ Ver: SLUYTER, Andrew. op. cit.

que analisamos ao longo deste tópico, não seria exagero supor que o porto de Montevideu se ligava com mais intensidade aos mercados brasileiros.

Entre fins do XVIII e por todo o XIX, a região do cone sul agregou em seu espaço três grandes produtores de carnes conservadas que competiram ativamente entre si nos mercados atlânticos das carnes. Os platinos dominaram por completo o comércio com a região caribenha, sobretudo Cuba. Já os rio-grandenses dependeram completamente do mercado brasileiro, onde enfrentaram a forte concorrência dos platinos, especialmente no comércio da Corte. Entre 1825-1840, estes três centros foram importantes para o abastecimento da cidade do Recife, fornecendo proteína animal com alta capacidade de conservação e por um baixo preço.

4.3 Os consignatários das embarcações carregadas com charque

Como vimos no capítulo anterior, um cenário complexo emerge quando passamos a analisar a esfera comercial. Por mais poderoso que fosse, nenhum grupo reduzido de comerciantes de grosso trato seria capaz de dar conta da enorme quantidade de charque que a cidade do Recife recebia através do seu porto. Novamente, observaremos um amplo grupo de homens de negócio envolvidos nestas transações, principalmente por o fluxo de embarcações carregadas com charque ser maior: 343 embarcações. No quadro abaixo, apontamos os arranjos mais comuns deste comércio, semelhante ao que foi feito no capítulo anterior. Novamente catalogou-se os registros em cinco categorias: 1) o consignatário, responsável pelo frete da embarcação e sua tripulação; 2) o dono da embarcação, aspecto que demonstrava uma especialização no comércio marítimo; 3) o mestre, que além de conduzir a embarcação era o consignatário; 4) o mestre que também era dono da embarcação; 5) apenas mestre da embarcação, sem nenhuma menção a consignatário ou interessado no gênero.

Quadro 7 – Modalidades utilizadas no transporte de cargas de charque

MODALIDADE	QUANTIDADE
CONSIGNATÁRIO	200
MESTRE E CONSIGNATÁRIO	66
MESTRE DA EMBARCAÇÃO	66
DONO DA EMBARCAÇÃO	09
MESTRE E DONO	02
TOTAL	343

Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

A modalidade mais comum foi a de consignação, representando pouco mais de 58% do total, um aumento de pouco mais de 10% em relação ao comércio de farinha. Esta oscilação

pode ser explicada por dois fatores: o primeiro deles é que a amostragem para o comércio de charque é maior que o de farinha, fazendo com que novas nuances apareçam. Entretanto, o que realmente explica esta discrepância é o fato de que no comércio de charque há uma maior predominância dos comerciantes de grosso trato da província. Conforme veremos adiante, havia uma espécie de controle de boa parte das cargas na mão de poucos comerciantes, cenário bem distinto em relação a farinha de mandioca. Entre a população do Recife havia, inclusive, o conhecimento de que este gênero era monopolizado pelos principais agentes mercantis da cidade, sendo este um motivo de reclamações nos periódicos ao longo dos oitocentos.

Em seguida, aparece o grupo que, além de ser mestre da embarcação, era consignatário da carga, representando pouco mais de 19% em comparação aos 24,27% no comércio de farinha de mandioca. Uma característica em comum a este grupo era a participação de maneira eventual, com maioria aparecendo nos registros apenas uma ou duas vezes. As únicas exceções foram José da Silva Neves com 04 registros e Joaquim Antônio Cadré e Vicente Lopes dos Santos com 03. José da Silva Neves esteve ativo no comércio de charque entre os anos de 1827 e 1838 com três viagens para o Rio Grande do Sul e uma para o Rio de Janeiro. Em 1828, fez uma viagem de 33 dias de duração a bordo da escuna *Mosca*. Já no ano de 1831, aparecia novamente nos registros, vindo novamente do sul do Império, mas desta vez a bordo do patacho *Francelina*. Em 1835 fez sua terceira viagem para o Rio Grande do Sul e em 1838 consignou uma carga de farinha de mandioca e charque do Rio de Janeiro⁴⁵⁰. Outro mestre que transportou cargas para o Recife na categoria de consignatário em duas embarcações diferentes foi Joaquim Antônio Cadré: uma delas em 1831 e duas em 1839, todas elas vindas do Rio Grande do Sul. A primeira a bordo da embarcação denominada *Leônidas* e as seguintes a bordo da escuna nacional *Izabel*⁴⁵¹. Vicente Lopes dos Santos, por sua vez, apareceu nos três registros como mestre do brigue-escuna *Silvana*. Duas delas vieram do Rio Grande do Sul em 1828 e 1832. Já a terceira, em 1832, teve como local de origem o porto da capital do Império brasileiro e trazia informações sobre a quantidade de charque nos porões: 6.850 arrobas⁴⁵².

No mesmo patamar aparecem os registros que não fazem menção ao responsável pela carga, impossibilitando maiores análises. Um aspecto em comum com a categoria anterior é o

⁴⁵⁰ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0123, 11/06/1827; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0105, 18/05/1831; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0079, 13/05/1835; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0125, 09/06/1838.

⁴⁵¹ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0062, 18/03/1831; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0024, 29/01/1839; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0155; 19/07/1839.

⁴⁵² Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0087, 23/04/1828; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0057, 12/03/1831; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0333, 12/03/1832; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0334, 13/03/1832.

fato de serem comerciantes eventuais, raramente passando de duas participações no período. Por último, aparecem os comerciantes que tinham sua própria embarcação e os mestres que também eram donos das embarcações. Apesar de se constituir como uma amostragem pequena, demonstra um aspecto bem comum no comércio que estamos analisando: um alto número de agentes dividindo as cargas desembarcadas. Entre os listados nestas duas categorias, apenas José Gonçalves Ferreira aparece em duas ocasiões.

Passaremos agora a analisar os comerciantes envolvidos na modalidade de consignação, que foi responsável por mais de 58% dos carregamentos registrados. Na série construída, contabilizou-se 70 consignatários. A maior parte deles participou de maneira eventual, com uma ou duas consignações. 16 deles concentraram 136 registros, resultando em uma média de 8,5 embarcações por comerciante. Assim como no comércio de farinha de mandioca, poucos foram os comerciantes capazes de ultrapassar a casa de dez embarcações consignadas, enquanto os restantes oscilaram entre 08 e 02 registros. Se há muitas semelhanças entre o cenário relacionado aos dois produtos, uma diferença é essencial: enquanto nas consignações das cargas de farinha o topo era ocupado pelo comerciante que computou 19 registros, no caso do charque o número sobe para 52, demonstrando que apenas um dos comerciantes conseguiu controlar pouco mais de 15% do total de embarcações chegadas no porto do Recife.

Quadro 8 – Consignatários de cargas de charque

CONSIGNATÁRIO	QUANTIDADE DE EMBARCAÇÕES
Gaudino Agostinho de Barros	52
Ferreira & Mansfield (firma)	10
Adolph Schramm	08
José Gonçalves Pereira	07
Nuno Maria de Seixas	07
Amorim & Irmão (firma)	06
Manoel Alves Guerra	06
Manoel Joaquim Ramos e Silva	06
Manoel Gonçalves Pereira de Lima	06
José Gonçalves Cascão	05
José Luiz Paredes	05
Manoel Gonçalves Ferreira	04
José Antônio de Oliveira	04
Antônio Francisco dos Santos Braga	04
Antônio José de Amorim	04
A Amorim	02
TOTAL	136

Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

Guardada as devidas proporções, cenários semelhantes ao observado no presente estudo – um único comerciante ou um pequeno grupo responsável por uma parte considerável das

consignações – vem sendo demonstrado pela historiografia oitocentista como um aspecto característico do comércio de charque em diversas praças do Império. Analisando as atividades econômicas realizadas pelos charqueadores da primeira metade do século XIX, Jonas Moreira Vargas afirma que dos 62 comerciantes listados, um grupo aproximado de 12 a 15 charqueadores tinha uma relação mais próxima com o comércio de longo curso, seja atuando diretamente através de embarcações próprias ou pela exportação e importação através da consignação. O autor também ressalta que entre 28 charqueadores que tiveram seus inventários avaliados até 1850, sete deles tinham embarcações de longo curso, como sumacas, bergantins e brigues, alguns em sociedade com outros comerciantes⁴⁵³. Para ele, o comércio de cabotagem nas margens do Atlântico Sul estava reservado a poucos rio-grandenses, pertencentes a elite econômica da região, onde se destacavam os charqueadores.

João Fragoso, em seu estudo sobre a comunidade mercantil carioca na mudança do XVIII para o XIX afirma que na base do mercado prevalecia o mercador não-especialista, o consignatário de ocasião, que seria responsável por uma ou no máximo duas consignações. Portanto, a base do mercado era formada por pequenos comerciantes. Para ele, poucos seriam os empresários capazes de se manter em um mesmo ramo ao longo dos anos. Esta característica era vedada aos grandes homens de negócio, que integravam o topo da hierarquia econômica no centro-sul. Mesmo com o alto número de mercadores não-especialistas, Fragoso afirma que é possível observar uma concentração dentro de setores específicos do comércio. O exemplo por ele utilizado é o comércio do charque: entre 1812 e 1817, não mais que cinco comerciantes controlavam 20% das consignações vindas do Rio Grande do Sul, principal área produtora e parceira comercial do Rio⁴⁵⁴.

Na segunda metade dos oitocentos, o mesmo cenário é observado nas praças de Salvador e Rio de Janeiro. Entre 1858 e 1864, os três maiores importadores de charque no Rio concentraram 30,86% do total de carregamentos. Já as 10 primeiras firmas reuniram 66,5% dos carregamentos em 1858, passando para 83,5% em 1886 e atingindo o pico de 99,7% em 1900. Graça Filho aponta que a acumulação originada por estas firmas no comércio de charque foi ponto de partida para algumas das maiores riquezas da capital do Império, com seus membros adquirindo títulos nobiliárquicos, assumindo cargos de direção e presidência de bancos e companhias, além dos navios e ações que possuíam⁴⁵⁵. No caso de Salvador, destacavam-se

⁴⁵³ VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do atlântico...* op. cit., p. 126-129.

⁴⁵⁴ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. op. cit., p. 209-215.

⁴⁵⁵ GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. **Os convênios da carestia:** crises, organização e investimentos do comércio de subsistência da Corte (1850-1880). Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e

Antônio Pedroso de Albuquerque, Antônio Ferreira Pontes e Joaquim Pereira Marinho, que foi o maior importador de charque da cidade. Em 1877, seus bens inventariados foram avaliados em 392.680 libras esterlinas e seus negócios com o charque eram tão famosos que entre os baianos era conhecido como o “carne-seca”. Em seu inventário, foram localizados 227 imóveis apenas em Salvador⁴⁵⁶.

O comércio aqui analisado corrobora com os estudos acima citados e se aproxima bastante do contexto apresentado por João Fragoso. Deixando de lado os comerciantes que se envolveram com uma ou duas consignações – denominado pelo autor de comerciante eventual – a praça do Recife contava com 15 comerciantes concentrando 39,06% das cargas de charque. O topo foi ocupado por Galdino Agostinho de Barros, que, sozinho, foi responsável por 15,16% do total de registros entre 1825-1840. Como vimos no capítulo anterior, Galdino se envolvia diretamente com a consignação de embarcações carregadas com farinha e foi o maior consignatário, com 19 embarcações registradas. No caso do charque, suas consignações foram realizadas entre os anos de 1831 e 1840⁴⁵⁷ resultando em uma média de 5,2 embarcações por ano. Somente em 1839, foram 11 embarcações consignadas por Galdino com 09 delas vindas do porto do Rio de Janeiro.

Um aspecto que vale a pena ser mencionado é que parte de suas consignações envolviam outros produtos, que dividiam os porões das embarcações com o charque. Em 18 registros, o charque aparecia ao lado de outros alimentos como farinha de mandioca, feijão e milho. Boa parte destas consignações vinham da capital do Império: em 1831, o patacho *Saudade* chegava ao Recife com uma carga de charque e feijão por ele consignada. Dois anos depois, o patacho *Bom Amigo* declarava um carregamento de charque e farinha de mandioca. Já em 1836, a sumaca nacional *Beleza do Sul* trazia em seus porões uma carga de milho e carne. Por último, em 1838, foi registrada uma embarcação carregada com os três gêneros em seus porões⁴⁵⁸. Este cenário aponta para uma atuação em vários segmentos, característica típica de comerciantes de grosso trato.

Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1992. pp. 161-162. apud VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do atlântico...* op. cit. p. 354.

⁴⁵⁶ SILVEIRA, Josiane Alves da. **Rio Grande:** portas abertas para as importações de sal no século XIX. Monografia (Trabalho de conclusão do curso de História). Universidade Federal do Rio Grande. Rio Grande, 2006. APUD VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do atlântico...* op. cit. p. 354-355.

⁴⁵⁷ Duas embarcações em 1831, três em 1832, cinco em 1833, quatro em 1834, quatro em 1835, sete em 1836, duas em 1837, oito em 1838, onze em 1839 e seis em 1840.

⁴⁵⁸ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0162, 20/07/1831; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0206, 22/09/1833; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0106, 16/05/1836; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0168, 04/08/1838.

Além de diversificar suas consignações entre vários gêneros, Galdino também aproveitava para especular em outros ramos, principalmente com os subprodutos das charqueadas. Em seus registros, foram encontradas duas consignações onde os porões estavam divididos entre charque e couro e mais duas com chifres⁴⁵⁹. Outro dado que chama bastante atenção são os rolos de fumo que aparecem em dois registros de embarcações vindas do Rio de Janeiro sob sua consignação em 1838 e 1839⁴⁶⁰. Como sabemos, o fumo era um dos principais produtos utilizados na África para movimentar o comércio transatlântico de escravizados e talvez este fosse o principal motivo para o interesse de Galdino.

Sobre as redes mercantis e os portos aos quais ele se conectava no comércio do charque, encontramos quatro menções: Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Bahia e Montevidéu. De longe, o porto que mais aparece nos registros é o da capital do Império, de onde vieram 36 embarcações, seguido pelo Rio Grande do Sul com 08, Montevidéu com 03 e Bahia com 02. Além de figurar como o principal porto, o Rio de Janeiro também aparece como local de escala para três embarcações: duas delas vinham do Rio Grande do Sul e uma de Montevidéu. Estes indícios apontam para uma ligação entre Galdino e os comerciantes da corte, sobretudo os que estavam diretamente envolvidos com a consignação de gêneros de primeira necessidade no centro-sul. Um indício que reforça esse argumento é a viagem realizada por ele para o Rio de Janeiro em 1840, possivelmente para tratar de negócios. No mês de setembro do referido ano, saía do porto do Recife em direção ao Rio de Janeiro o brigue-escuna *Niteroy*. Na lista de passageiros constava o nome de Galdino Agostinho de Barros e Luiz Gomes Ferreira⁴⁶¹ – outro grande comerciante de grosso trato envolvido com a consignação de gêneros de primeira necessidade do qual falaremos mais adiante.

Além das consignações registradas para o comércio de farinha de mandioca e charque, foi possível localizar outras duas consignações por ele feita que demonstra a sua capacidade de investir em diversos ramos do comércio, além de apontar outras rotas por ele utilizadas. Em dezembro de 1839, chegou da Bahia o brigue nacional *São José*, carregado com areia. No registro, informava-se que a embarcação seguiria viagem para o Assú, no Rio Grande do Norte. No início de janeiro do ano seguinte, o brigue estava de volta ao porto do Recife com uma carga

⁴⁵⁹ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0358, 11/04/1832; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0047, 29/02/1836; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0111, 27/06/1835; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0115, 06/11/1835.

⁴⁶⁰ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0117, 29/05/1838; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0265, 04/12/1839.

⁴⁶¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0212, 28/09/1840.

de sal⁴⁶². Como vimos nos subtópicos anteriores, o comércio de sal era importante para as charqueadas e Pernambuco e áreas próximas tinham a seu favor a facilidade de acesso a este produto. O que este breve relato demonstra é a capacidade de circulação de Galdino entre diversas rotas e produtos, indo muito além da consignação de gêneros de primeira necessidade.

A diversificação dos investimentos, rotas e produtos consignados por parte dos principais consignatários aqui analisados é uma característica típica da organização econômica das sociedades do século XIX. Fernand Braudel, ao analisar os impactos provocados pelo avanço da economia de mercado na especialização do trabalho destaca que este processo exigiu uma fragmentação de funções, afetando primeiro a base: ofícios, lojistas e até mesmo mascates se especializam. Porém, o mesmo não ocorre no topo da pirâmide, já que os negociantes de grosso trato nunca se limitam a uma única atividade. Braudel argumenta que o topo da classe mercantil sempre negociava em diversos ramos. Atuavam como segurador, prestamista, financista, banqueiro ou até mesmo empresário industrial ou agrícola ⁴⁶³. Portanto, Galdino tinha um comportamento semelhante ao observado pelo autor na comunidade mercantil europeia.

João Fragoso, se apoiando nos argumentos de Braudel afirma que, assim como na Europa, o comércio carioca das primeiras décadas dos oitocentos era marcado por dois traços principais: o caráter restrito do mercado, com poucas opções econômicas, e a rapidez das mudanças conjunturais que resultaram em uma instabilidade dos ramos de negócio. O primeiro aspecto implicava em dificuldade para o negociante que buscasse dirigir toda sua fortuna para um único segmento do comércio. A falta de elasticidade do mercado e sua demanda restrita não permitiam a absorção de toda a capacidade de investimento de um grande comerciante. Portanto, muitos deles se viam obrigados a diversificar suas aplicações. Já o segundo aspecto faz com que o comerciante diversifique suas atividades como uma medida de precaução, fato que lhe garante maior estabilidade e reduz prováveis perdas. A instabilidade do mercado pré-industrial impedia que os negociantes de grosso trato investissem em um único ramo de negócios⁴⁶⁴. No cenário aqui analisado, os aspectos apontados por ambos autores se encaixam, guardada as devidas proporções.

⁴⁶² Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0268, 07/12/1840; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0002, 03/01/1840.

⁴⁶³ BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII**. Vol. 2. 2ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009. p. 331-359.

⁴⁶⁴ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. op. cit., p. 325-326.

Além de Galdino, outro comerciante que se encaixava no perfil acima descrito é o Luiz Gomes Ferreira, citado no capítulo anterior. Se no comércio de farinha de mandioca ele teve uma atuação modesta, com apenas duas embarcações registradas, o mesmo não pode ser dito em relação às carnes conservadas. Entre 1829 e 1838, dez embarcações registradas no nome de sua firma, *Ferreira & Mansfield*, desembarcaram no porto do Recife. As ligações com diversas praças mercantis, dentro e fora do Império brasileiro, era uma marca registrada em sua firma: 03 consignações vieram de Montevideu e 01 de Buenos Aires⁴⁶⁵. Já as demais tiveram como porto de origem locais dentro dos limites do território brasileiro. Além de consignar as embarcações, sua firma também aparecia anunciando a venda do gênero em alguns momentos. Em 1835, o anúncio oferecia charque do Rio Grande do Sul “por preço cômodo”. Os interessados deviam falar com Luiz Gomes Ferreira & Mansfield. No ano seguinte anunciavam *tasajo* vindo de Montevideu, “novo e de superior qualidade” a bordo do brigue americano *Cynosure*. Quem tivesse interesse em comprar toda a carga ou apenas porções deveriam negociar diretamente com ambos⁴⁶⁶.

A atuação de Luiz Gomes no ramo de consignação ia muito além dos gêneros de primeira necessidade. Sua firma se envolvia no comércio de longo curso com diversos produtos, destacando as rotas entre Estados Unidos e Pernambuco. Seu parceiro comercial era John T. Mansfield, cônsul americano em Pernambuco⁴⁶⁷. Segundo William Spence Robertson, logo após a invasão de Napoleão a Portugal e a vinda da casa de Bragança ao Rio de Janeiro, o governo dos Estados Unidos apontou cônsules para Salvador, Maranhão, Pernambuco e Rio de Janeiro⁴⁶⁸. Essas relações ficaram ainda mais fortes após o reconhecimento da independência do Brasil. John Mansfield chegou ao Recife em 28 de junho de 1825, sendo recepcionado pelas autoridades pernambucanas. Sua chegada se deu em um período onde as relações entre EUA e o Império brasileiro ainda eram extremamente recentes.

⁴⁶⁵ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0391, 26/05/1830; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0067, 28/03/1831; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0271, 14/12/1836; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0026, 01/02/1838.

⁴⁶⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0105, 17/06/1835

⁴⁶⁷ Nas páginas do Diário de Pernambuco há menções diretas ao cargo exercido por Mansfield em Pernambuco e sua sociedade com Luiz Gomes Ferreira. Em 1836, aparecia sua assinatura como Cônsul dos Estados Unidos da América em um convite para a solenidade de aniversário de um membro da família real brasileira. Já em outro momento, o capitão de uma embarcação americana reclamava que o Cônsul dos EUA [John T. Mansfield] estaria impedindo seu retorno por problemas pessoais do mesmo com o referido e “seu sócio Luiz Gomes Ferreira”. Ver, respectivamente: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0053, 07/03/1836; HDBN, Diário de Pernambuco, 0180, 23/08/1831.

⁴⁶⁸ ROBERTSON, William Spence. Documents concerning the Consular Service of the United States in Latin America, with introductory note. **The Mississippi Valley Historical Review**. Vol. 2. n. 4, 1916. pp. 561-568. p. 565.

Ao que parece, Mansfield interpretou a situação como uma oportunidade de estabelecer laços com a comunidade mercantil do Recife e se aproveitar de seu papel como agente consular para facilitar o comércio entre Pernambuco e os EUA. Para isso, se juntou a Luiz Gomes Ferreira que tinha reputação e prestígio na comunidade local. Não foi possível localizar o momento que esta firma foi estabelecida. Porém, com base nos registros marítimos encontrados no *Diário de Pernambuco*, a primeira embarcação consignada a firma data do ano de 1829: tratava-se do brigue americano *Patrich Henry* que aportou no Recife com uma carga de farinha de trigo consignada a *Ferreira & Mansfield*⁴⁶⁹. A julgar por este registro, a firma iniciou suas operações entre 1825, ano da chegada de Mansfield, e 1829, quando aparece pela primeira vez nas notícias marítimas.

Se Luiz Gomes Ferreira tinha o *know-how* do comércio e poderia muito bem organizar as consignações e demais trâmites, Mansfield tinha a seu favor a ligação com os comerciantes americanos. A maior parte das consignações da firma tinha como local de origem os principais portos norte-americanos: Boston, Salem, Filadélfia, Nova Iorque e Baltimore. Já entre os produtos se destaca principalmente a farinha de trigo, com dezenas de registros entre os anos de 1829 e 1840. A demanda por este produto era alta nas padarias da cidade, além de se fazer presente nos lares das classes mais abastadas. No período, Pernambuco dependia destas rotas de longo curso para garantir o aprovisionamento. Carnes em barris – bovina e suína –, bacalhau, manteiga, dentre outros gêneros, também apareciam nos registros de consignação da firma.

Já não bastasse essa ampla gama de consignações envolvendo diversas rotas e produtos, ainda há registros da atuação de ambos em outros ramos. Em 1839, anunciavam a partida do brigue americano *Ganges* para Montevideu e abria a oportunidade para a condução e passageiros, mais uma oportunidade para gerar lucros. No mesmo ano, anunciaram a venda de porções de sal vinda de Cádiz, na Espanha⁴⁷⁰. Foi através desta ampla e diversa atuação comercial ao lado de John Mansfield que Luiz Gomes Ferreira construiu sua fortuna. Foi comendador e dono do Palácio Mondego no sítio de mesmo nome. Ficou popularmente conhecido como “lorde esporas” por andar com esporas de ouro pelas ruas do Recife⁴⁷¹.

O terceiro maior consignatário na lista, com 08 embarcações registradas é Adolph Schramm. Infelizmente, não foi possível encontrar informações sobre sua biografia. Já sobre

⁴⁶⁹ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0028, 06/02/1829.

⁴⁷⁰ Ver, respectivamente: HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0076, 06/04/1839; HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0071, 28/03/1839.

⁴⁷¹ Sobre o apelido de “lorde esporas” e a riqueza de Luiz Gomes Ferreira, ver: a mística do parentesco. <https://www.parentesco.com.br/index.php?apg=arvore&idp=12051&ori=pal&ver=por>. Acesso em: 26/03/2022.

sua atuação comercial destaca-se suas ligações com Montevidéu, de onde vieram cinco consignações suas. Em seguida aparecem Rio de Janeiro com duas e Buenos Aires com uma. Em pelo menos duas consignações o charque dividia os porções com outros derivados das charqueadas. Em 1834, a polaca sarda *Correio*, vinda de Montevidéu, chegava ao Recife carregada com carne e sebo. Quatro anos depois, foi a vez do brigue hamburguês *Emmi*, vindo com a mesma carga, mas desta vez do Rio de Janeiro⁴⁷². Outro fator de destaque é a ligação deste comerciante com Havana, em Cuba, para onde enviou uma carga de charque em 1840. Na edição do dia 13 de janeiro de 1840, a barca espanhola *Eliza*, de 167 toneladas deu entrada no porto do Recife, apenas para refrescar. A carga, consignada a Schramm seria encaminhada para Cuba. Já em 1831, uma embarcação vinda de Málaga trazia vinho, azeite, aguardente e outros gêneros para Schramm⁴⁷³.

Um ramo, bem diverso dos alimentos, ao qual Schramm se dedicava era o de fazendas. Em julho de 1831 anunciava no jornal o leilão, a ser realizado em sua casa, de fazendas avariadas. Na lista constavam itens como: sedas lisas e lavradas, tecidos de seda de várias cores, lenços de seda para pescoço e rendas de algodão. No mês seguinte ele teve seu armazém roubado. Além de 23\$000 réis em moeda de cobre, levaram 43 peças em lenço de seda, 07 de lenços da Índia, 11 toalhas de algodão, e diversos itens. O valor do prejuízo foi alto, já que oferecia a quantia de 100\$000 para quem recuperasse seus pertences⁴⁷⁴. Schramm também fazia viagens para Genoa e Hamburgo constantemente, se oferecendo para levar passageiros na ida. Em 1831, uma embarcação vinda de Hamburgo trouxe diversas fazendas sob sua consignação⁴⁷⁵.

José Gonçalves Pereira e Nuno Maria de Seixas aparecem em seguida com o mesmo número de embarcações consignadas. As únicas informações coletadas de ambos derivam de seus registros na sessão de notícias marítimas. Enquanto as sete consignações de Pereira tiveram como origem o Rio Grande do Sul entre 1827 e 1835, Nuno Maria de Seixas teve 05 vindas de Montevidéu, uma do Rio de Janeiro e outra do Rio Grande do Sul entre 1832 e 1837.

Um sobrenome que aparece mais de uma vez no quadro acima é o Amorim. Os membros desta família foram consignatários de 13 embarcações entre os anos de 1831 e 1840. Como vimos no capítulo anterior, Antônio José de Amorim era um comerciante de prestígio na cidade

⁴⁷² Ver as edições HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0362, 11/04/1834 e HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0057, 12/03/1838.

⁴⁷³ Ver HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0009, 13/01/1840 e HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0260, 07/12/1831.

⁴⁷⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0142, 06/07/1831; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0174, 16/08/1831.

⁴⁷⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0257, 05/12/1831.

do Recife e envolvido com o comércio transatlântico de escravizados. Sob sua consignação, três embarcações carregadas com farinha de mandioca aportaram no Recife nos anos de 1829, 1830 e 1834. A primeira delas coincide com a viagem de uma de consignações no tráfico, o que indica que a farinha por ele transportada seria utilizada para alimentar os escravizados que fariam a travessia do Atlântico. Sua atuação no comércio de charque é tardia se comparada a suas movimentações com o outro gênero. Foram quatro embarcações consignadas entre 1834 e 1837: duas delas vieram de Montevideu, uma fazendo escala no Rio de Janeiro, uma de Buenos Aires com escala pela Bahia e a última do Rio de Janeiro. Em duas destas consignações os porões abrigavam outros produtos. No brigue-escuna *Pampeiro*, vindo de Montevideu, o charque estava junto com os couros. Já a polaca *Thetes*, vinda de Buenos Aires trouxe 2.602 quintais de charque, uma máquina de descaroçar algodão e sete caixas com velas de sebo⁴⁷⁶.

Em 1839, após seu falecimento, a família tratou de assumir os negócios de Amorim e passaram a se envolver diretamente no ramo de consignação. Ao que tudo indica, deviam ter uma certa experiência, já que Joaquim José de Amorim – um de seus filhos – havia consignado uma embarcação em 1830⁴⁷⁷. Só no biênio 1839-1840 foram seis embarcações registradas sob a firma *Amorim & Irmãos* e mais duas sob o nome “a Amorim”. Infelizmente, não foi possível identificar quais descendentes de Antônio José de Amorim estavam envolvidos com estas consignações. Mas o fato de o sobrenome aparecer constantemente nos registros aponta para uma atuação familiar no ramo de consignação de cargas de charque, seguindo os passos de Antônio.

Se a *Amorim & Irmãos* começava a dar os primeiros passos no fim da década de 1830, 10 anos depois a ligação com este ramo da consignação já era tão grande que ela passou a ser apontada como uma das grandes monopolistas do gênero. Durante boa parte do século XIX, os jornais nativistas de Pernambuco descreviam quase sempre os portugueses como monopolistas do charque. Em 1865, o periódico *A Ordem* afirmava que haviam mais de oitenta armazéns de carne na rua da Praia e que apenas 04 ou 05 pertenciam a brasileiros. Já no ano de 1852 era a vez do *O Echo Pernambucano* denunciar a prática monopolista, chegando até a mencionar os principais responsáveis: as firmas portuguesas *Baltar & Oliveira e Amorim Irmãos*⁴⁷⁸.

Outro comerciante que se envolveu na consignação de farinha e aparece novamente nos registros é Antônio Francisco dos Santos Braga. Entre suas consignações, realizadas entre 1837

⁴⁷⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0013, 17/02/1835 e HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0093, 27/04/1837.

⁴⁷⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0494, 07/10/1830.

⁴⁷⁸ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. O “retalho do comércio” ... op. cit., p. 238-239.

e 1839, se destaca Montevideu com 03 registros e Rio de Janeiro com 01. Ele também se envolveu com o comércio de sal para o Rio Grande do Sul. Segundo registros coletados por Gabriel Berute para os períodos de 1804-1815 e 1834-1851, Santos Braga aparece como exportador de duas cargas de sal para a região⁴⁷⁹, provavelmente após 1840, já que não encontrei nenhum registro nas notícias marítimas. Conforme já apontado no início deste capítulo, o sal era um dos principais insumos necessários para o bom funcionamento de uma charqueada e tinha como fornecedores diversos locais dentro e fora do Império. Dados coletados por Berute para o biênio 1841-1842 apontam Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco como responsáveis por 83% das cargas de sal remetidas ao Rio Grande do Sul. Quanto aos portos estrangeiros se destacam Montevideu, Lisboa, Ilha do Sal (Cabo Verde), e Porto⁴⁸⁰. Assim como Santos Braga, outros comerciantes da praça de Pernambuco se aproveitavam do fácil acesso ao sal nas províncias próximas, sobretudo a do Rio Grande do Norte, para fornecer sal às charqueadas do Rio Grande do Sul.

Além do comércio de charque e sal, outro fator que demonstrava uma certa aproximação entre os comerciantes do Rio Grande do Sul e Pernambuco pode ser visto a partir do envolvimento, ainda que pequeno, de Bento José da Costa neste ramo. Analisando as procurações registradas por Manuel Antônio de Magalhães, administrador dos contratos do quinto e dos dízimos da ainda capitania do Rio Grande do Sul, onde o comerciante se estabeleceu na passagem dos setecentos para os oitocentos, Gabriel Berute encontra uma série de documentos registrados entre os anos de 1816 e 1841 para cinquenta representantes legais. Destaco às 05 procurações para Pernambuco, um forte indício que Magalhães tinha ligações comerciais com a praça pernambucana. Um dos procuradores de Magalhães em Pernambuco foi Bento José da Costa. Segundo Berute, em 1811 ele apareceu como consignatário de 800 alqueires de sal enviados de Recife para o sul. Além disso, também se envolveu com o comércio de escravos para a região⁴⁸¹. Os indícios levam a crer que Bento tinha fortes ligações com os comerciantes do Rio Grande do Sul, atuando como um verdadeiro representante legal destes na praça de Pernambuco. Em virtude de sua atuação comercial ter sido mais forte nas primeiras décadas do século XIX, não foi possível encontrar informações robustas sobre sua participação no comércio de charque. O único registro encontrado foi a entrada do bergantim *Victoria*, vindo do Rio Grande do Sul com uma carga de charque consignada a Bento em 1827⁴⁸².

⁴⁷⁹ BERUTE, Gabriel Santos. op. cit., p. 86.

⁴⁸⁰ Ibidem, p. 67.

⁴⁸¹ Ibidem, p. 251-252.

⁴⁸² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0130, 21/06/1827.

As procurações eram um importante instrumento para a constituição de sociedades entre agentes mercantis. Em nome de seus representados, os procuradores ficavam autorizados a realizarem procedimentos como a cobrança de devedores, receber pagamentos de legados e heranças, bens móveis, de raiz, ouro, prata e dinheiro em espécie. Podiam também atuar em nome dos outorgantes, fazendo transações, compra e venda de mercadorias e escravizados, fretamento de embarcações, consignação de mercadorias e contratação ou dissolução de sociedades comerciais. Em sua tese de doutorado, Gabriel Berute trabalha com 774 escrituras de procuração do Rio Grande e 701 de Porto Alegre, registradas entre os anos de 1808 e 1845. Estas foram outorgadas por 714 e 363, respectivamente, independente se individualmente ou em grupo. Pernambuco sempre estava presente entre as principais regiões das procurações outorgadas. Recortando apenas os outorgantes ligados ao comércio, Berute localiza 54 procurações para Pernambuco, ou 3,6% do total⁴⁸³. À primeira vista, este número pode ser considerado ínfimo, mas o fato é que ele reforça a ligação comercial entre estas duas praças, que, como vimos, era extremamente forte no período de 1825-1840.

No capítulo anterior destacamos a participação de alguns consignatários de cargas de farinha de mandioca no tráfico transatlântico de escravizados. No caso de alguns deles, foi possível até estabelecer uma ligação entre a consignação e a data de viagem à África, indicando que o provável objetivo de se envolver com este comércio fosse aprovisionar a embarcação para atravessar o Atlântico. Nos registros de consignação de cargas de charque, nomes citados no capítulo anterior aparecem novamente: Manoel Joaquim Ramos e Silva, Manoel Alves Guerra, Luiz Gomes Ferreira e John T. Mansfield (firma *Ferreira & Mansfield*), Antônio José de Amorim e Bento José da Costa, para citar apenas alguns deles.

Aqui, não foi possível encontrar ligações diretas entre a consignação e a data de partida das embarcações para a África. Ramos e Silva iniciou suas consignações apenas no ano de 1839, enquanto sua participação no tráfico, registrada no *slave voyages* é da década de 1820. Manoel Alves Guerra, por sua vez, consignou duas embarcações carregadas com charque em 1827. No *slave voyages* há menção a duas embarcações que descarregaram escravizados em Pernambuco no mesmo ano. Porém, em virtude da lacuna em relação a data de início da viagem, foi impossível tentar estabelecer as ligações. Antônio José de Amorim e Bento José da Costa também aparecem nos registros de consignação de embarcações carregadas com charque. O primeiro aparece ligado ao tráfico em três momentos entre 1825-1830. Porém, seu envolvimento com as consignações de charque só passou a acontecer a partir de 1834. Já Bento

⁴⁸³ BERUTE, Gabriel Santos. op. cit., p. 233.

José da Costa consignou uma embarcação vinda do Rio Grande do Sul em 1827, enquanto sua ligação com o tráfico só pôde ser observada até o ano de 1826. A única exceção foi o caso da *Ferreira & Mansfield*. Como vimos no capítulo anterior, em 14 de agosto de 1829 a firma pedia permissão para exportar 500 barris de pólvora para a África, provavelmente para utilizar como moeda de troca na costa africana. Em 11 de agosto, o brigue *Calíope* chegava com uma carga de farinha consignada à firma. Neste mesmo dia, também receberam o Brigue americano *Ford*, com uma carga de charque a *Ferreira & Mansfield*⁴⁸⁴. A farinha de mandioca e o charque eram os dois produtos mais utilizados para o aprovisionamento de embarcações do tráfico brasileiras, reforçando mais uma vez a provável viagem para a África feita tendo a *Ferreira & Mansfield* como consignatária.

Após as análises feitas neste capítulo e no anterior, é possível construir uma categorização para os comerciantes envolvidos com o comércio de farinha e charque, possibilitando um maior entendimento sobre os aspectos organizacionais que envolviam a consignação e a navegação de cabotagem e longo curso. Para este intento, utilizaremos como referência o estudo de João Fragoso sobre a comunidade mercantil do Rio de Janeiro na passagem do setecentos para os oitocentos e um trecho da tese de doutorado de Gabriel Berute, onde ele analisa o perfil dos comerciantes envolvidos com a navegação na província do Rio Grande do Sul na primeira metade do XIX. Ambos os trabalhos já foram citados no decorrer deste tópico.

João Fragoso caracteriza a economia do Rio de Janeiro entre fins de setecentos e início dos oitocentos como um mercado restrito, com uma frágil divisão social do trabalho e circulação precária de mercadorias e moedas, característico de economias não capitalistas. Analisando especificamente o comércio marítimo de importação e exportação entre 1799 e 1822, o autor afirma que há um domínio dos mercadores não-especializados: os que, durante todo um ano, só realizam uma consignação. Listando os 682 comerciantes presentes no ano de 1812, 72% destes só detinham uma consignação. Estes dados não deixam dúvidas de que o comércio do Rio de Janeiro era dominado por este grupo. Entretanto, ao mesmo tempo em que proporcionava uma dilatação em termos de comerciantes envolvidos, as características deste mercado propiciavam abertura para práticas monopolistas, especulativas e usuárias. Para exemplificar, este mercado comportava uma pirâmide mercantil. Na base se localizava uma

⁴⁸⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0170, 11/08/1829.

multidão de pequenos e médios mercadores, enquanto que no topo havia a elite de negociantes, reduzida numericamente, mas com capacidade de controlar uma maior fatia do comércio⁴⁸⁵.

Analisando 427 comerciantes responsáveis por 478 registros de importação e 405 de exportação, Berute afirma que a participação destes nas transações se dava de forma bastante esparsa, com a imensa maioria sendo responsável por apenas um ou dois carregamentos, tanto na exportação quanto na importação. Aqui, é possível ver um cenário bem próximo do descrito por João Fragoso para o Rio de Janeiro. Recortando apenas os registros de importação, com 298 comerciantes computados, os que foram responsáveis por até duas transações representavam 86,6% do total de agentes e, dentro deste grupo, a maioria se envolveu apenas com uma viagem. Já entre os que realizaram cinco ou mais transações o número cai para 14 comerciantes, apontando para um controle por um pequeno grupo de agentes mercantis de uma importante parte dos negócios realizados. Analisando a exportação, o grupo de agentes registrados diminui para 240 e os que estiveram envolvidos em até duas transações representam 86,3% do total. O número de agentes envolvidos em mais de cinco transações foi de 09, em comparação aos 14 da importação, apontando para uma concentração ainda maior⁴⁸⁶.

Na movimentação marítima coletada para a realização desta pesquisa, encontramos 243 registros referentes ao comércio de farinha e 343 ao de charque, totalizando 586 viagens. Optei por analisar apenas os registros que fazem menção direta ao proprietário da carga, seja ele consignatário, dono da embarcação, mestre e consignatário ou mestre e dono. Por não ser possível localizar os responsáveis pelo carregamento, retirei desta análise as viagens que mencionavam apenas o mestre da embarcação: 46 no comércio de farinha e 66 no de charque. Para a presente análise trabalharemos com 197 registros no comércio de farinha e 277 de charque, 474 no total.

Tabela 3 – Consignatários do comércio de farinha separados por quantidade de consignações registradas

Número de comerciantes	% aproximada em relação ao total de comerciantes	Quantidade de consignações	Total de consignações no grupo	% aproximada em relação ao total de consignações
93 comerciantes	75,60%	1 consignação	93	47,20%
17 comerciantes	13,82%	2 consignações	34	17,25%
07 comerciantes	5,69%	3 consignações	21	10,65%
02 comerciantes	1,65%	4 consignações	08	4,11%
1 comerciante	0,81%	6 consignações	06	3,04%

⁴⁸⁵ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. op. cit., p. 181-213.

⁴⁸⁶ BERUTE, Gabriel Santos. op. cit., p. 77-78.

1 comerciante	0,81%	7 consignações	07	3,55%
1 comerciante	0,81%	9 consignações	09	4,56%
1 comerciante	0,81%	19 consignações	19	9,64%
123 comerciantes	100%	-	197	100%

Fonte: elaborada pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

Na tabela 03, separamos os comerciantes envolvidos no comércio de farinha de mandioca pela quantidade de consignações registradas e em seguida a porcentagem destes em relação ao total de consignações da amostragem. Aqui, encontramos o cenário apontado por Berute e Fragoso: um alto número de comerciantes envolvidos apenas de maneira pontual. Os 93 comerciantes que consignaram apenas uma embarcação representaram 75,60% do total de consignatários. Estes 93 homens de negócio foram responsáveis por 47,20% das cargas de farinha da amostragem aqui utilizada. Há também um alto número de comerciantes que estavam entre a participação eventual e o monopólio, com destaque para os que consignaram entre duas e quatro embarcações.

Somando estes três grupos – duas, três e quatro consignações – chegamos a 21,13% do total de comerciantes listados. Estes, por sua vez, foram responsáveis por 31,96% das cargas de farinha da amostragem aqui utilizada. No topo da pirâmide estavam os comerciantes que se envolveram de maneira ativa no comércio, com suas consignações espaçadas ao longo do tempo. Os quatro, que representam 3,24% do total de comerciantes, foram responsáveis por 20,79% do total de embarcações consignadas usadas nesta amostragem. Destaca-se, aqui, a atuação de Galdino Agostinho de Barros, que, sozinho, chegou próximo de concentrar 10% do total de consignações.

Tabela 4 – Consignatários do comércio de charque separados por quantidade de consignações registradas

Número de comerciantes	% aproximada em relação ao total de comerciantes	Quantidade de consignações	Total de consignações no grupo	% aproximada em relação ao total de consignações
96 comerciantes	72,72%	1 consignação	96	34,65%
17 comerciantes	12,87%	2 consignações	34	12,27%
03 comerciantes	2,27%	3 consignações	09	3,24%
05 comerciantes	3,78%	4 consignações	20	7,22%
02 comerciantes	1,51%	05 consignações	10	3,61%
04 comerciantes	3,09%	06 consignações	24	8,70%
02 comerciantes	1,51%	07 consignações	14	5,05%
01 comerciante	0,75%	08 consignações	08	2,88%
01 comerciante	0,75%	10 consignações	10	3,61%

01 comerciante	0,75%	52 consignações	52	18,77%
132 comerciantes	100%	-	277	100%

Fonte: elaborada pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco – sessão de notícias marítimas (1825-1840)

Na tabela 04, separamos os comerciantes envolvidos no comércio de charque seguindo os mesmos critérios: quantidade de consignações registradas e a porcentagem destes em relação ao total de consignações da amostragem. De cara, já é possível estabelecer semelhanças e diferenças em relação ao comércio de farinha. Novamente temos boa parte dos comerciantes envolvidos com apenas uma consignação, 72,72% do total. Porém, este grupo controlou apenas 34,65% das embarcações registradas nesta amostragem, em comparação a 47,20% no comércio de farinha. Na zona intermediária, entre duas e quatro consignações, temos 25 comerciantes listados, representando 18,92% do total. Este grupo controlou 22,73% do comércio total da amostragem, cenário bem próximo ao visto no comércio de farinha. Quando passamos a analisar o topo da pirâmide, ou seja, os comerciantes que diluíram suas consignações ao longo do tempo e tiveram entre cinco e cinquenta e duas consignações, chegamos ao número de 11 comerciantes, ou 8,3% do total da amostragem. Este pequeno grupo de comerciantes foi responsável por 42,58% do comércio total, demonstrando que havia um certo monopólio no comércio de charque, já que atingiu praticamente o dobro em relação ao comércio de farinha. Aqui, temos que destacar novamente a figura de Galdino Agostinho de Barros, que foi responsável por 18,77% dos carregamentos de charque na amostragem utilizada.

Um aspecto em comum no comércio de ambos os gêneros e que ficou claro é a alta incidência de comerciantes que consignavam apenas uma ou duas embarcações, a base da pirâmide. Este fator demonstra, também, que apesar de ser um ramo difícil, a consignação de embarcações carregadas com gêneros não era excluída do horizonte dos comerciantes de pequeno cabedal. Outro elemento em comum é o controle de parte deste comércio nas mãos de um pequeno grupo. Como vimos no caso da farinha de mandioca e, mais acentuadamente no charque, o topo da pirâmide era ocupado por comerciantes que tinham mais capital disponível, auxiliando-os a controlar uma parcela maior dos carregamentos registrados. Portanto, o cenário do comércio de farinha de mandioca e charque através da consignação de embarcações na praça do Recife apresentou nuances próximas às demonstradas por Berute e Fragoso, mas também tinha suas especificidades.

Algo que destoa em comparação ao cenário apontado por João Fragoso diz respeito a quantidade de comerciantes capazes de atuar no ramo da consignação de gêneros de primeira necessidade por um período considerável. Nos 19 anos por ele analisado, apenas um mercador

apareceu no comércio de farinha em oito anos⁴⁸⁷. Já no caso do Recife, apesar de não se encontrar um consignatário por um período de oito anos nos registros, Manoel Joaquim Ramos e Silva aparece em seis anos ao longo da década de 1830. Já Galdino Agostinho de Barros e Manoel Joaquim Ramos e Silva aparecem em cinco. Sobre os comerciantes de um ano, Fragoso aponta que eles representavam 81% do total de comerciantes e consignaram 60,4% do volume total de farinha de mandioca, apontando, assim, para o domínio do comerciante conjuntural. Já no cenário que estamos analisando, o comerciante conjuntural representou 75,60% do total de comerciantes. Já sobre as cargas, o montante cai para 47,20% em relação aos 60,4% apontados por Fragoso. No caso de Pernambuco, os comerciantes que se envolveram de maneira ativa neste comércio tiveram um papel maior que os comerciantes eventuais, ainda que por uma pequena margem.

Por último, iremos comparar o comércio de charque. Sobre a amostragem, Fragoso trabalha com 580 mercadores. Destes, 434 surgem apenas em um ano, 74,8% do total. O grupo de comerciantes eventuais negociou cerca de 1/3 do produto nos mercados cariocas. Já o topo da pirâmide mercantil – seis empresários que estiveram presentes em mais de treze anos – foram responsáveis por negociar 27% do charque. A média de arrobas negociada anualmente pelos principais comerciantes era três vezes maior que a do mercador anual⁴⁸⁸. No caso do Recife, os comerciantes eventuais foram responsáveis por 34,65% das consignações registradas na amostragem, o que aponta para uma certa paridade com o cenário carioca. Já os comerciantes que diluíram suas consignações ao longo dos anos, onze concentraram 42,58% das cargas de charque, quase 10% a mais do que o registrado por Fragoso. O que unia o mercado carioca e Recifense de charque era o fato de que, ainda que prevalecesse uma multidão de comerciantes com apenas um contrato e que eles fossem responsáveis por uma fatia significativa do comércio marítimo, havia também uma concentração no topo da pirâmide mercantil, com um pequeno grupo de comerciantes negociando altas quantidades de gêneros, algumas vezes maior até do que o movimentado pelos comerciantes eventuais.

Como caráter conclusivo ao que foi exposto acima, é importante ressaltar que as comparações aqui feitas têm como objetivo apresentar ao leitor um breve perfil dos comerciantes envolvidos com a consignação de gêneros de primeira necessidade e suas aproximações e semelhanças com outros grupos mercantis dos oitocentos. Apesar de se constituírem como bons referenciais, os estudos de Fragoso e Berute tratam de praças mercantis

⁴⁸⁷ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. op. cit., p. 214.

⁴⁸⁸ Ibidem, p. 213.

– Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul – que tinham dinâmicas diferentes da do Recife, além de recortes temporais distintos do que estamos analisando. Mesmo com essas diferenças espaciais, temporais e organizacionais, os três centros analisados tinham aspectos em comum: 1) enquanto a base da pirâmide mercantil era marcada por um alto número de comerciantes eventuais, o topo era ocupado por um pequeno grupo de comerciantes que tinha a capacidade de concentrar boa parte das consignações; 2) ao mesmo tempo em que prevalecia uma multidão de comerciantes responsáveis por uma fatia do comércio marítimo, notava-se, também, uma concentração no mercado.

4.4 O comércio de charque na cidade do Recife: crises e tendências

O comércio de carnes na cidade do Recife, assim como o de farinha, estava sujeito a uma série de acontecimentos – locais e regionais – que impactavam diretamente na oferta de alimentos. A busca pela proteína animal – seja ela conservada ou *in natura* – era constante. Além dos inúmeros anúncios de venda de charque espalhados pelas páginas dos jornais, que tinham como alvo principal os consumidores do varejo e era vendido por vários armazéns situados na rua do Colégio, no bairro de Santo Antônio, este gênero era procurado pelo governo para fornecimento a seus funcionários. Nas edições do *Diário de Pernambuco*, era muito comum encontrar a publicação de editais com o objetivo de fornecer alimentos para o Arsenal de Marinha e para a administração fiscal das Obras Públicas. No caso do primeiro, o fornecimento poderia ser feito para todo um ano financeiro ou apenas em quantias específicas. Em maio de 1837, Antônio Pedro de Carvalho, Inspetor do Arsenal, anunciava que a busca por interessados para fornecer, no ano financeiro de 1837-1838, “carne verde, pão, bolacha e medicamentos necessários para as guarnições dos navios armados em guerra, paquetes e transportes que se estacionarem [no porto do Recife]”⁴⁸⁹. Já o charque era comprado em momentos específicos, dependendo da demanda. Em outubro de 1837, o Inspetor buscava bacalhau, toucinho, farinha e charque para o fornecimento das embarcações. Em outra edição, a demanda era por pólvora e carne seca⁴⁹⁰. Como o fluxo de embarcações carregadas com charque era intenso e praticamente ininterrupto, fazia mais sentido comprar de acordo com a

⁴⁸⁹ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0116, 31/05/1837.

⁴⁹⁰ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0225, 18/10/1837; HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0226, 19/10/1837.

demanda ao invés de estabelecer contratos anuais. Já no caso da administração fiscal das Obras Públicas, buscavam comprar carne fresca diariamente, em pesos de quatro libras⁴⁹¹.

Apesar do presente estudo focar no comércio de carnes conservadas – especificamente no charque – considero que olhar para o mercado de carnes frescas da cidade traz importantes contribuições, já que esta era apreciada e vista como a primeira opção para muitos dos habitantes do Recife. Quando este ramo estava passando por períodos de carestia e escassez, é provável que parcela dos consumidores passassem a consumir charque como alternativa. Nas páginas do *Diário de Pernambuco*, durante a década de 1830, as queixas em relação à comercialização das carnes frescas são bem maiores que no caso do charque. No período da Guerra dos Cabanos, por exemplo, onde havia a dificuldade de fornecimento de carne verde, o charque foi utilizado em larga escala para suprir a ausência da carne *in natura*.

O principal problema em relação ao consumo de carne fresca tinha relação direta com a sua conservação. Após o boi ser matado e esquartejado, a venda tinha que ser feita de maneira rápida, já que o clima quente e a falta de técnicas avançadas de conservação, como a refrigeração, ainda não estava disponível. A Câmara do Recife e os fiscais das Freguesias se esforçaram para manter o bom funcionamento dos açougues públicos e particulares, mas nem sempre conseguiam. É o que deixa a entender a série de relatos publicados no ano de 1833. Em junho, Manoel da Fonseca Silva, fiscal da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves do Recife, publicava um edital informando aos marchantes e donos de açougues particulares que eles estavam proibidos de vender carnes na cidade sem licença da Câmara Municipal, sob pena de serem multados⁴⁹². Com este documento, a Câmara poderia ter total controle sobre os responsáveis pela venda na cidade e, talvez, fiscalizar de maneira mais eficaz os estabelecimentos, pelo menos na letra da lei.

Já em agosto do mesmo ano, a Câmara, em sua 22ª sessão ordinária, discutia o problema da qualidade das carnes fornecidas em um açougue situado nas Cinco Pontas. O fiscal da freguesia onde estava o estabelecimento havia notado a venda de carne em mal estado de conservação e também a morte de três bois que estavam aguardando abate⁴⁹³. Na 23ª sessão, realizada na semana seguinte, a medida tomada para tentar evitar a venda de carne oriunda de animais doentes foi entregar as chaves dos currais de Santo Antônio e da Boa Vista aos

⁴⁹¹ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0140, 02/07/1836.

⁴⁹² HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0135, 22/06/1833.

⁴⁹³ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0248, 13/10/1833.

respectivos fiscais de cada localidade para que mantivessem as reses sob sua supervisão, evitando a má fé dos marchantes e açougueiros⁴⁹⁴.

Já sobre o estado de conservação das carnes comercializadas, a medida só viria ser tomada na 26ª sessão, realizada em 04 de setembro. A proposta votada foi a proibição de talhar carnes verdes após as 14h e multa para os açougueiros que descumprissem a ordem. O argumento utilizado foi de que “a intensidade do calor e a grande umidade” faziam com que as carnes se corrompessem facilmente, “muitas vezes antes de 24 horas depois da morte das reses, o que é de gravíssimo prejuízo para a saúde dos povos”. O hábito de talhar carne durante todo o dia e parte da noite fazia com que uma parte da população comprasse a carne em estado inadequado de conservação. Após discutida, a proposta foi aprovada⁴⁹⁵.

Em outubro, o § 3º do título 4 das Posturas da Câmara do Recife foi substituído, passando a ser redigido da seguinte forma: “§ 3º A matança das reses para o consumo nos açougues, somente se fará no verão das 6 horas da manhã até as 2h, e das 4h da tarde até as 6h, e no inverno das 7h horas da manhã até as 10h, e das 3h da tarde até as 5h”. Além disso, os donos dos gados que descumprissem as regras receberiam uma multa de 1\$000 réis por cada cabeça. Em caso de reincidência, o valor da multa era dobrado. Já os carneiros sofreriam a pena de dois dias de prisão e o dobro nas reincidências⁴⁹⁶.

No fim da década, o comércio de carnes frescas da cidade volta a sofrer, desta vez com os altos preços praticados. A alta também atingiu o comércio de farinha, como vimos no capítulo anterior. Para se ter uma ideia do tamanho do impacto causado, podemos tomar como base o cálculo das rações das tropas da cidade do Recife para o ano de 1838. Em janeiro, se calculava o preço do alqueire de farinha de mandioca em 1\$800 reis e da arroba de carne verde em 2\$880 reis. Entretanto, no mês seguinte, o valor era de 5\$500 e 4\$160, respectivamente⁴⁹⁷. Neste período, o poder de compra da população caiu drasticamente, afetando a alimentação de boa parte dos habitantes da cidade.

Durante todo o primeiro semestre de 1838, os preços estavam em alta e sem sinais de melhora, gerando queixas constantes nas páginas do *Diário de Pernambuco*. Um habitante da cidade, assinando seu artigo sob o pseudônimo de “Sr. Queixoso”, atribuía o cenário de carestia à atuação de meia dúzia de monopolistas que “aproveitando-se da calamidade de seus

⁴⁹⁴ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0249, 14/10/1833.

⁴⁹⁵ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0253/1833. A data do documento está ilegível em virtude de seu estado de conservação.

⁴⁹⁶ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0257, 23/11/1833.

⁴⁹⁷ HDBN, *Diário de Pernambuco*, nº 0034, 12/02/1838.

concidadãos decidem da sorte do maior número de habitantes da cidade”. Segundo ele, os marchantes, atuando em sociedade, sustentavam a carestia da carne enquanto havia gado em abundância. O principal culpado seria a liberdade dada aos negociantes que, por meio de um só comprador, impunham o preço que queriam as reses chegadas para comercialização, além de dominarem todos os talhos da cidade, levando-os “a ganharem somas avultadas, embora padeça o público”. O “Sr. Queixoso” apelava para que o governo intervisse neste cenário, regulando o comércio de carnes da cidade para combater “essas sanguessugas famintas, e insaciáveis de sangue humano”⁴⁹⁸. Fica clara a visão de que, para ele, o governo provincial tinha o papel de atuar para minimizar os impactos da carestia.

Uma das medidas tomadas para aliviar o preço foi feita pelo arrematante do contrato do gado, que ficava encarregado de coletar o valor de 2\$200 por cabeça. Em julho de 1838, o arrematante aceitou cessar a cobrança do imposto em virtude do alto preço praticado na venda de carne a retalho, “com grave sacrifício do público e prejuízo do dito contrato, pela escassez do gado que se mata, de onde nasce esta carestia”. Ele se comprometia a comercializar a carne ao preço de custo, sendo deduzidas apenas as despesas. No começo de cada semana seria fixado o valor da carne por arroba e os locais onde ela seria comercializada⁴⁹⁹.

Algumas edições depois, o arrematante anunciava que o preço da carne na semana de 22 a 28 de julho seria de 1\$920 réis por arroba. O gênero poderia ser encontrado por este valor nos seguintes açougues: “rua da Senzala Velha, a sair do Arco do Bom Jesus; Beco do Vigário; dita das Águas Verdes; na matança das 5 Pontas, e da Ribeira, ou mercado público da Boa Vista”⁵⁰⁰. De início a medida não teve o resultado esperado, já que nos açougues da rua do Rangel e da Ribeira vendiam a carne magra e péssima a 1\$920 a arroba, enquanto as de melhor qualidade entre 2\$560 e 3\$200⁵⁰¹. Na edição seguinte, outro leitor do jornal escreveu algumas linhas. Nelas, dizia que já aparecia carne a 1\$920 por arroba, aliviando um pouco o cenário na cidade do Recife. Porém, em Olinda, ainda continuava acima dos 3\$000⁵⁰². Nas semanas seguintes, entre os dias 13 de agosto e 06 de outubro, o preço da carne fixado não variou muito, se mantendo entre 1\$920 e 2\$240 por arroba⁵⁰³.

⁴⁹⁸ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0155, 19/07/1838.

⁴⁹⁹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0154, 18/07/1838.

⁵⁰⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0158, 23/07/1838.

⁵⁰¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0161, 27/07/1838.

⁵⁰² HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0162, 28/07/1838.

⁵⁰³ Ver as seguintes edições: HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0174, 13/08/1838; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0195, 10/09/1838; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0205, 22/09/1838; HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0216, 06/10/1838.

Após um certo período de calma, estimulado pelo controle dos preços por parte do arrematante do contrato e da Câmara do Recife, o assunto voltaria à tona novamente em fins de 1840. O cenário não diferia muito do que já foi descrito aqui: a atuação de monopolistas que forçaram a matança de uma quantia seleta de reses, elevando os preços. Porém, para combater os preços abusivos, segundo o anônimo que escreveu o artigo, estava surgindo uma nova companhia de negociadores de gados, que pretendiam abrir açougues por conta própria para aumentar a quantidade de reses e baratear a carne, entrando em concorrência com os ditos monopolistas⁵⁰⁴. As acusações levantadas pelo “Guarda do Povo”, pseudônimo que assinava o artigo, gerou uma resposta na edição seguinte. O número de reses abatidas era sim determinado, mas de acordo com o consumo diário a fim de evitar-se prejuízos em virtude do rápido apodrecimento das carnes. Já sobre o preço, nada determinavam. Em relação a carestia, era causada pelo alto preço do gado, e não pelos caprichos de um grupo de monopolistas. Aqui, quem aparecia como os vilões da história eram os atravessadores, “que em Pedras de Fogo, e outros lugares tem arrogado para si o exclusivo direito de comprarem todo o gado, fazendo disto um escandaloso monopólio”⁵⁰⁵.

Enquanto o comércio de farinha – analisado no capítulo anterior – e o de carnes verdes, tiveram seus momentos de instabilidade, o de charque também não escapou a esta regra. Para se ter uma ideia do tamanho da carestia, o valor chegou à casa de 4\$000 réis por arroba em alguns momentos da década de 1830. Apesar disso, a demanda por charque na cidade do Recife e no interior, sobretudo pelas tropas que estavam combatendo Vicente de Paula e seus seguidores, se manteve forte. A falta de carne verde nos acampamentos fez com que os encarregados pelo abastecimento das tropas aumentassem a procura pelo charque para fornecer a ração, mesmo que os soldados preferissem a carne fresca em relação à conservada em sal. Nas próximas páginas, analisaremos de maneira mais detalhada dois aspectos: 1) o abastecimento de carne – conservada e *in natura* – para as tropas envolvidas na Guerra dos Cabanos. 2) o comércio de charque na cidade do Recife e os preços do charque rio-grandense e do *tasajo* da região platina. Como veremos, o *tasajo* foi, em muitos momentos, taxado, como uma tentativa de tornar o preço do charque mais competitivo no cenário nacional.

4.4.1 A Guerra dos Cabanos e o abastecimento de carne as tropas

⁵⁰⁴ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0225, 15/10/1840.

⁵⁰⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0227, 17/10/1840.

Durante o conflito na mata sul de Pernambuco, a demanda por carne – seja ela fresca ou conservada – aumentou consideravelmente. Como abordado no capítulo anterior, a quantidade de tropas combatendo Vicente de Paula e seus seguidores era enorme. Fornecer ração a uma tropa desta magnitude, situada distante da cidade do Recife, se tornou uma tarefa desafiadora. Entretanto, havia uma relativa vantagem no fornecimento de carnes em relação ao de farinha de mandioca: as dificuldades de transporte poderiam ser contornadas no caso da carne verde, já que as reses poderiam ser tangidas de diversas partes da província em direção aos acampamentos das tropas. A própria mercadoria se transportava para os locais de necessidade sem maiores problemas.

Assim como os habitantes do Recife, a preferência das tropas era pela carne verde. Em junho de 1833, ainda nos primeiros anos de conflito, Manoel Zeferino dos Santos, então presidente da Província, tornava público o edital para fornecimento de carne verde ao acampamento de Água Preta⁵⁰⁶. Durante o ano de 1833, as tropas sofreram bastante com problemas no fornecimento de proteína animal. Em ofício publicado no *Diário de Pernambuco*, o comandante das armas se queixava que parte das tropas estava sem receber suas rações por dois dias seguidos em virtude da falta de carne verde e charque. O comandante cobrou publicamente o comissário dos víveres, solicitando agilidade na solução, já que se a falta continuasse por mais alguns dias traria consequências para o ânimo das tropas, que já enfrentavam diversas dificuldades⁵⁰⁷. Não custa lembrar que no mesmo momento o comércio de carnes verdes da cidade do Recife sofria com altos preços e dificuldade no fornecimento. Se já estava complicado na capital, é de se imaginar a situação no interior, em um cenário de conflito.

Com as complicações no fornecimento de carne verde, a opção adotada pelos responsáveis pelo abastecimento foi o charque. Em março de 1834, por exemplo, a tesouraria da província, através de edital, anunciava a busca por mil arrobas de carne seca para o fornecimento às tropas⁵⁰⁸. No mês seguinte aparecia novo edital buscando fornecedores de charque para as tropas, mas sem fazer menção a quantidade⁵⁰⁹. Ao que tudo indica, a demanda era extremamente alta e o charque passou a substituir a carne verde na ração de boa parte das tropas. É o que deixa a entender o novo edital, desta vez publicado em junho do mesmo ano. A tesouraria da província anunciava estar necessitando de mil arrobas de charque para o

⁵⁰⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0127, 12/06/1833.

⁵⁰⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0168, 05/08/1833.

⁵⁰⁸ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0333, 03/03/1834.

⁵⁰⁹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0356, 04/04/1834.

fornecimento da tropa dos acampamentos de Água Preta e Lagoa dos Gatos⁵¹⁰. Se ela era menos preterida em relação à carne fresca, tinha suas vantagens do ponto de vista logístico. O abastecimento pela via marítima era mais rápido e eficaz que o transporte terrestre. As extensas caminhadas que o gado fazia poderia causar emagrecimento e aumento dos músculos, o que desvalorizava o produto. Além do transporte, ainda era necessário organizar o abate e retalho das carnes. Já o charque chegava com estas etapas finalizadas, sendo necessário apenas o seu preparo.

Por último, outro fator merece ser destacado: a capacidade de conservação do charque em relação à carne verde. Em virtude do clima quente, as reses abatidas teriam que ser consumidas quase que imediatamente para evitar desperdícios. O cálculo tinha que ser meticuloso para evitar perdas. Já no caso do charque, havia uma maior margem de manobra, já que sua conservação não era um empecilho tão grande. Mas, em um cenário de conflito, nem sempre era possível manter o gênero em locais adequados. Em alguns momentos, as tropas do governo sofreram avarias nos alimentos antes mesmo deles chegarem aos acampamentos: em 1835, o comandante das tropas se queixava em relação ao transporte dos gêneros, que constantemente chegavam corrompidos e danificados. No ofício, fazia menção a manteiga enviada para o hospital da direita e a uma carga de charque enviada para Porto de Pedras. Até mesmo os mantimentos do boticário estavam sendo recebidos em péssimo estado, gerando despesas excessivas por parte da fazenda e atrapalhando a já difícil vida das tropas⁵¹¹.

Durante os anos de conflito, o fluxo de embarcações carregadas com charque aportando em Recife foi enorme, fazendo com que a oferta do gênero não fosse um problema. Das 343 embarcações registradas no período entre 1825-1840, 128 delas foram descarregadas no período da Guerra dos Cabanos (1832-1835), representando 37,31% do total. Analisando o cenário de maneira ampla, pode-se conjecturar que, para além do comércio nos bairros do Recife, a demanda pelo charque aumentou consideravelmente após o início do conflito, que contava com um alto número de tropas do governo. Além da capacidade de conservação, o preço do gênero também contribuiu para sua adoção, já que em 1834 o comércio de carnes verdes sofria com problemas, como acabamos de ver.

Enquanto o valor do alqueire de farinha de mandioca oscilou bastante nos anos de conflito, causando sérios problemas no abastecimento da cidade do Recife e das tropas, o mesmo não ocorreu com o charque. As 128 embarcações registradas deram conta de manter a

⁵¹⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0423, 30/06/1834.

⁵¹¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0071, 04/4/1835.

oferta dos habitantes do Recife e das tropas no interior. Em 1832 o valor da arroba variou entre 2\$000 e 2\$800. Já no ano seguinte, o maior valor registrado foi de 2\$240 e em dezembro, era possível encontrar o gênero por 1\$920. Nos dois últimos anos de conflito, apenas em outubro de 1834 o valor chegou a 2\$800 a arroba. No segundo semestre de 1835, o preço caiu consideravelmente, variando entre 1\$700 e 1\$800.

4.4.2 *O comércio de charque no Recife*

O comércio de carnes na cidade do Recife, seja ela fresca ou conservada, estava longe de ser estável, seja por fatores internos ou externos. No caso da carne fresca, os problemas iam desde o monopólio e a dificuldade em encontrar reses até a qualidade do produto, que se deteriorava em um curto espaço de tempo. Tudo isso acabava por inflar o preço deste gênero de primeira necessidade, atrapalhando as classes menos abastadas. Já no caso do comércio de carnes conservadas podemos afirmar que, apesar de não haver críticas abertas na imprensa da época, houveram períodos de instabilidade. Se a oferta se manteve relativamente estável durante a década de 1830, o mesmo não pode ser dito em relação aos preços, que flutuaram bastante e tiveram como principais motivadores questões externas à província, como veremos a partir de agora.

Anteriormente, neste capítulo, investigamos os principais locais de origem do charque comercializado no Recife entre 1825-1840. Até 1835, predominava o Rio Grande do Sul – 100 embarcações –, seguido pelo Rio de Janeiro – 33 embarcações – Bahia – 15 embarcações – e Montevideu – 13 embarcações. Entre 1836 e 1840, o cenário mudou completamente, com o Rio de Janeiro aparecendo como o principal fornecedor – 76 embarcações – seguido de Montevideu – 35 embarcações – e Rio Grande do Sul – 33 embarcações. Apesar de haver uma certa diversificação de fornecedores, é necessário fazer a ressalva de que Rio de Janeiro e Bahia desempenharam o papel de centros de reexportação do charque para Pernambuco, seja ela oriunda das charqueadas rio-grandenses ou platinas.

Segundo Jonas Moreira Vargas, os complexos fabris platinos e pelotenses rivalizaram, entre si, durante todo o século XIX, para ter o controle sobre o mercado atlântico das carnes conservadas em sal. Três fatores principais contribuem para isto: 1) a ausência de grandes concorrentes no Atlântico Sul para além deles próprios; 2) o fácil acesso a terras, gado e mão-de-obra; 3) os mercados consumidores de charque e *tasajo* eram seguros e tinham possibilidade

clara de ampliação⁵¹². No caso do charque pelotense, o mercado brasileiro. Já entre os platinos predominava o mercado cubano e anglo-francês e a tentativa de expandir suas operações com os portos do Império brasileiro.

O extenso período de convivência em uma fronteira não muito definida colocava luso-brasileiros e hispano-americanos em uma relação conflituosa: além da disputa territorial e de acesso ao gado, havia também interesses econômicos ligados diretamente ao comércio das carnes. Ainda na década de 1810, a política expansionista na região do Prata, colocada em prática por D. João VI, já era apoiada pelos comerciantes rio-grandenses. A ocupação da província da Cisplatina (1822-1828), por exemplo, foi extremamente importante para a consolidação das charqueadas rio-grandenses. A partir deste período e até meados dos oitocentos, o norte da Cisplatina foi gradualmente povoado por luso-brasileiros em estâncias de criação de gado. Somente no período de ocupação da região, estima-se que mais de 2 milhões de reses foram levadas do Uruguai para o Rio Grande do Sul⁵¹³. Além de beneficiar os rio-grandenses, este cenário representou um duro golpe para a indústria *saladeril* oriental. Se os rio-grandenses já reinavam no mercado nacional, após o desmonte temporário da indústria platina o contexto seria ainda mais favorável, sendo este um dos principais fatores para o domínio do Rio Grande do Sul no comércio com Pernambuco.

A competição entre platinos e rio-grandenses também pode ser visualizada através dos preços publicados semanalmente na imprensa de Pernambuco. Assim como no caso da farinha de mandioca, há uma série de lacunas. Entre 1825 e 1828, não existem registros sobre os preços praticados. Portanto, o gráfico abaixo tenta dar ao leitor uma ideia do preço praticado no Recife entre os anos de 1829-1840. Entre maio de 1829 e março de 1831 foram utilizados os dados publicados na seção de *preço corrente dos gêneros de importação* do jornal *O cruzeiro*. De junho de 1834 até o fim de 1840, foram coletados os dados na mesma sessão, mas desta vez no *Diário de Pernambuco*, onde estavam disponíveis os preços durante todos os meses. Na tentativa de sanar algumas ausências, ainda foi consultada a seção de *vendas* do *Diário de Pernambuco*, mas sem muito sucesso, já que o número de anúncios de venda de charque e *tasajo* eram pequenas. O gráfico 06 apresenta o preço médio mensal do charque rio-grandense e do *tasajo* escoado por Montevideu. Para este último, temos registros apenas a partir do ano de 1834. A linha em azul representa os preços do charque e a laranja o preço do *tasajo*.

⁵¹² VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do atlântico...* op. cit., p. 89-90.

⁵¹³ *Ibidem*, p. 96-97 e 288-289.

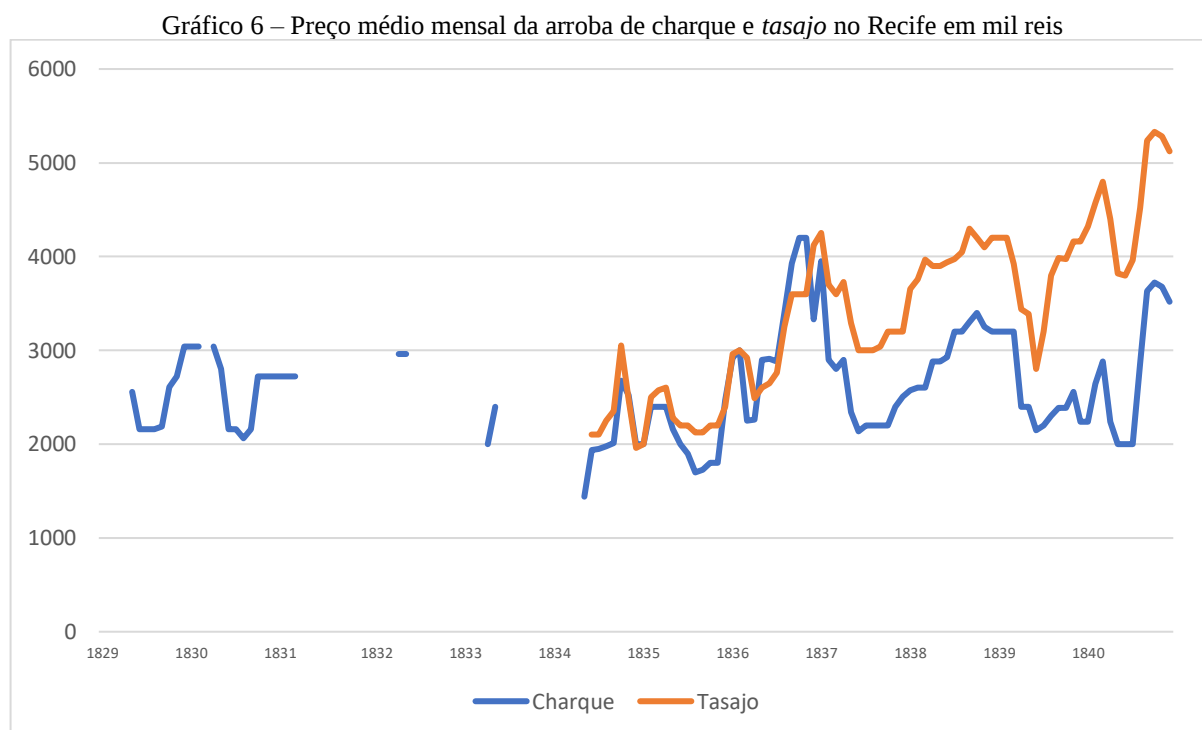
Até o ano de 1834, apesar da ausência de dados em vários períodos, é possível perceber que o preço manteve uma relativa estabilidade, oscilando entre 2\$000 e 3\$000 réis por arroba. Outro fator que merece ser destacado é a cobrança de \$160 réis de imposto por cada arroba de charque entrada no porto do Recife entre os anos de 1829 e 1831. Por mais baixo que fosse, já que o *tasajo* da região platina pagava 16% de taxa, este valor impactava no preço do produto, ainda que de maneira mínima. De 1834 em diante, porém, os \$160 réis deixam de ser cobrados, como discutiremos mais adiante. Outro fator que merece ser destacado é que, enquanto no período da Guerra dos Cabanos o preço da farinha de mandioca sobe bastante, o mesmo não ocorre com o charque e o *tasajo*. Apesar de termos a série de preços completa a partir do ano de 1834, foi possível observar que neste ano e no seguinte, a arroba não passou dos 3\$000 réis. Enquanto o charque oscilou entre 1\$400 e 2\$467, o *tasajo* oscilou entre 1\$950 e 3\$050 por arroba. Apesar desta oscilação na casa de 1\$000 reis ser bem menor ao observado no comércio de farinha, isto não exclui a dificuldade representada pelo aumento de preço. Além disso, foi neste mesmo período que os preços da carne verde estavam em alta, diminuindo ainda mais as alternativas e o poder de compra da população do Recife.

Se a primeira metade da década de 1830 foi de domínio do charque produzido no Rio Grande do Sul, a segunda metade viu o crescimento de Montevideu e Rio de Janeiro no total de exportações. Estas mudanças tinham ligações diretas com o cenário enfrentado no cone sul da América, especificamente nas duas principais regiões produtoras de carnes conservadas. Enquanto os *saladeros* de Montevideu davam sinais de recuperação após o desmonte do período da Guerra da Cisplatina, os rio-grandenses tiveram que lidar com a Revolução Farroupilha (1835-1845) que, apesar de não desmobilizar a produção de charque, impôs sérios problemas organizacionais, sobretudo em relação à navegação.

Para Gabriel Berute, apesar de discutível no tocante às motivações, a Revolução Farroupilha estava relacionada a problemas econômicos enfrentados pelos estancieiros e charqueadores, como os baixos preços do charque, as altas taxas de impostos sobre insumos utilizados no fabrico do charque e a concorrência dos platinos. Já no plano político havia o descontentamento com a centralização política do Império e a falta de autonomia da província, relacionando-se diretamente com a definição do projeto de Estado Nacional⁵¹⁴. A eclosão do conflito deu início a um período de dificuldade e recessão, sobretudo pelos problemas ligados à redução da moeda em circulação e a presença de grande volume de moedas falsas. Além disso, os quatro períodos de cerco imposto a Porto Alegre entre junho de 1836 e dezembro de 1840,

⁵¹⁴ BERUTE, Gabriel Santos. op. cit., p. 20.

as tentativas de ocupação e conflitos militares foram extremamente prejudiciais para as transações mercantis da capital. O comércio teve que ser deslocado para o Rio Grande, que se tornou o principal entreposto comercial. A longa década de conflitos marcou um período de queda na produção de charque, fazendo com que a região platina preenchesse a demanda nas praças do Império brasileiro.



Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco, sessão de vendas e sessão preço corrente dos gêneros de importação (1825-1840); HDBN, O cruzeiro: jornal político, literário e mercantil (1829-1831).

Após a recuperação do desmonte provocado pela Guerra da Cisplatina, os *saladeros* de Montevideú gozaram de poucos anos de estabilidade. Em 1838, eclodia a Guerra Civil Uruguaia, fruto de uma série de desavenças entre os partidos blanco e colorado. O conflito se estenderia por mais de uma década e impactara diretamente a produção dos *saladeros*. Durante 1838, sobretudo nos primeiros meses de conflito, o *Diário de Pernambuco* publicava algumas notícias sobre o cenário na região platina, ficando visível a preocupação com a exportação de *tasajo*. Em agosto, Montevideú foi dominado pelas tropas, impossibilitando a comercialização de carne, que já estava a 5 pesos por arroba⁵¹⁵. Meses depois, se destacava a escassez de mantimentos e o preço da carne, que havia baixado para três pesos. Porém, continuava

⁵¹⁵ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0205, 22/09/1838.

novamente o problema da exportação, já que o governo a havia proibido com o objetivo de priorizar a demanda interna⁵¹⁶.

Mesmo com estas dificuldades, os *saladeros* de Montevideu foram capazes de manter as exportações para os principais portos do Império brasileiro, preenchendo parte da lacuna deixada pela queda de produção dos rio-grandenses. Aliado a este cenário, temos o crescimento da quantidade de registros do Rio de Janeiro que, junto com os platinos, foram responsáveis por 111 das 164 embarcações entradas no porto do Recife entre 1836-1840, representando 66,68% do total. Como já afirmamos, o Rio de Janeiro atuava exportando parte das cargas que recebia da região platina – Montevideu e Buenos Aires – e do Rio Grande do Sul. Isto fica claro ao observar o relatório sobre o comércio da capital do Império no ano financeiro de 1836-1837, onde são tratadas questões referentes à importação de produtos e alimentos. Sobre o comércio de charque, destaca-se a entrada de um número maior de embarcações em relação aos anos anteriores. A explicação para isso seria um aumento no consumo do gênero na própria província e a reexportação para outros portos do Império e Havana. O relatório apontava também que, “enquanto a província do Rio Grande não tornar ao estado florescente em que se achava antes das desgraçadas desordens políticas que há dois anos a agitam, dependeremos de suprimentos do exterior para metade do consumo que fazemos deste importantíssimo mantimento”⁵¹⁷. Não resta dúvida de que parte destes carregamentos – sejam eles oriundos da região platina ou rio-grandense – foram enviados para Pernambuco ao longo do período que estamos analisando.

Voltando ao gráfico acima, é perceptível as oscilações no preço do charque entre 1836 e 1840. Entre o início e o fim de 1836, o preço salta de 3\$000 para 4\$200 por arroba. No ano seguinte, o preço baixou para a casa dos 2\$000, oscilando entre 2\$134 e 2\$928. Em 1839 e 1840, a mesma tendência de oscilação é observada e, nos últimos meses de 1840, o valor da arroba sobe, passando dos 3\$500 réis. Já o preço do *tasajo* de Montevideu se manteve no mesmo patamar do charque até o início de 1837. Deste momento em diante, apenas em junho de 1839 o valor da arroba de *tasajo* esteve abaixo dos 3\$000 por arroba. Como o gráfico visualmente sugere, os dois produtos partilharam parte significativa dos momentos de oscilação, mas com o agravante do *tasajo* atingir preços bem maiores que o do charque. Como explicar este fenômeno?

As disputas entre platinos e rio-grandenses se estenderam por todo o século XIX. Além da política expansionista do Brasil, levando a Guerra da Cisplatina (1825-1828) e até mesmo a

⁵¹⁶ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0224, 16/10/1838.

⁵¹⁷ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0061, 16/03/1838.

Guerra do Paraguai (1864-1870), uma série de pequenos conflitos entre estancieiros e charqueadores, pelo controle de terras e gado, e de autoridades militares e policiais de ambos os lados da fronteira faziam parte da vida na região. Como afirma Jonas Moreira Vargas, a livre concorrência estava longe de servir como suporte exclusivo na disputa entre estes dois centros produtores de carnes conservadas. A guerra, a diplomacia e a ação parlamentar eram mecanismos fundamentais para garantir o desenvolvimento econômico das charqueadas rio-grandenses. Para o autor, “política, guerra, mercado de gados e terras e comércio de charque estavam tão intimamente ligados que é difícil definir onde um influenciava o outro⁵¹⁸”.

Uma das ferramentas de mais impacto no preço do charque e do *tasajo* era a taxa alfandegária. Em 1829, todos os gêneros importados pagavam 16%, já o charque rio-grandense pagava cômodos 160\$ por arroba⁵¹⁹. No ano de 1834, mudanças foram empreendidas, talvez com o objetivo de manter o preço do charque competitivo ante o *tasajo*. De julho do referido ano em diante, o charque rio-grandense não pagava mais direito algum de exportação, mas continuava-se a cobrar, desta vez, 16% sobre as carnes vindas de países estrangeiros⁵²⁰. No ano seguinte, houve uma proposta na Câmara dos Deputados para subir as taxas alfandegárias do chá e das carnes secas estrangeiras para 30%. Após a votação, foi aprovada a medida apenas para o chá, sendo mantido os 16% cobrados até então. Entre 1834 e 1836, o imposto estava na casa de 600\$ por arroba. Já em janeiro de 1837, subiu para 1\$200 e em agosto de 1839 passou para 1\$600. Não foi possível encontrar referências sobre a Câmara dos Deputados discutindo este aumento, exceto por um aditivo na lei do orçamento para o ano de 1838-1839 que passaria a cobrar mais 15%, além dos valores que já estavam estabelecidos para carnes importadas das nações com quem o Brasil não tem tratados de comércio⁵²¹.

Apesar de não ser possível identificar com clareza as motivações para o aumento progressivo no imposto sobre o *tasajo* de Montevideu, não há como negar que os valores impostos impactaram diretamente no valor do produto, fazendo com que tivesse uma desvantagem em relação ao charque rio-grandense. No gráfico 07, compara-se novamente o valor dos dois produtos, mas desta vez sem adicionar ao valor da arroba as taxas alfandegárias cobradas.

É possível perceber que, entre 1834 e 1840, o preço do *tasajo* estaria abaixo do charque em quase todo o período, exceto no ano de 1840, onde ficam equiparados por todo o ano. O

⁵¹⁸ VARGAS, Jonas Moreira. Pelas margens do atlântico... op. cit., p. 288.

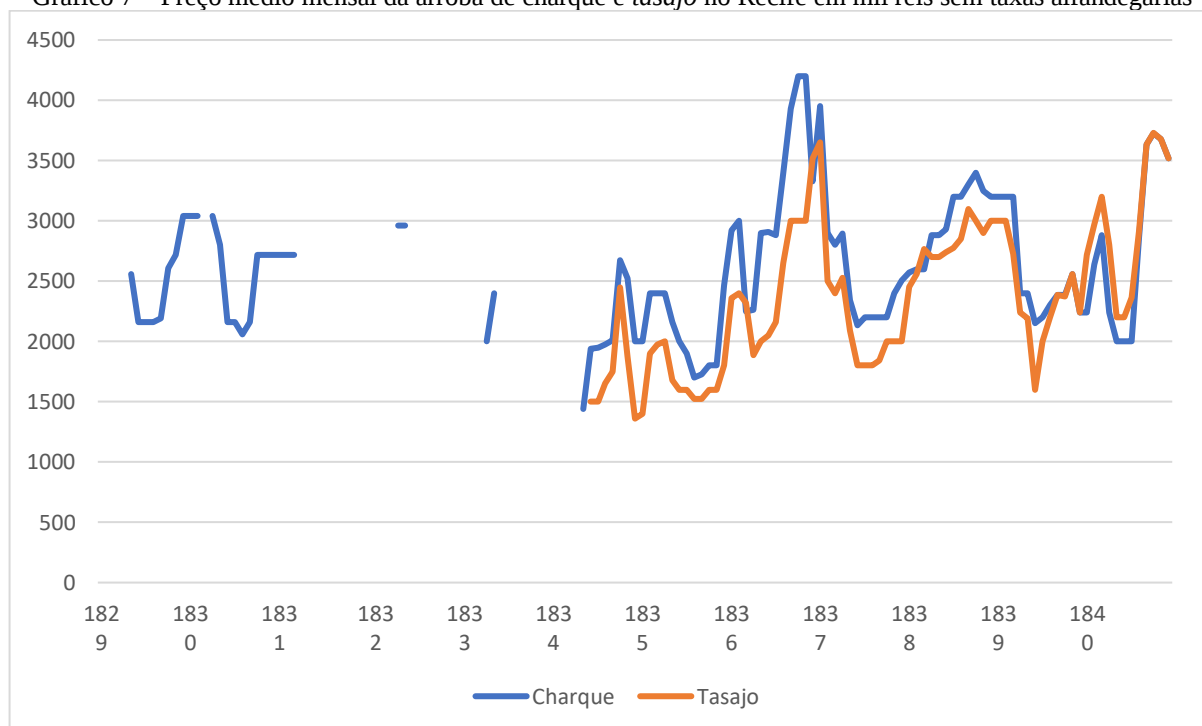
⁵¹⁹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0123, 06/06/1829.

⁵²⁰ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0405, 07/06/1834.

⁵²¹ HDBN, Diário de Pernambuco, nº 0236, 02/11/1837.

valor do *tasajo* oscilou entre 1\$400 e 3\$680 enquanto o charque oscilou entre 1\$440 e 4\$200. Portanto, os dados aqui apresentados indicam que, no período, ambos tinham um valor semelhante, com uma ligeira vantagem para o *tasajo*. As taxas alfandegárias influenciaram diretamente no cenário, dando uma vantagem competitiva ao charque rio-grandense. Infelizmente, não temos maiores informações a respeito das discussões que levaram a este aumento progressivo das taxas sobre o *tasajo*. O que podemos afirmar com tranquilidade é que os comerciantes rio-grandenses foram os maiores beneficiados destas medidas. Com as dificuldades impostas pela Revolução Farroupilha, seria praticamente impossível competir de igual para igual com os platinos, mesmo em seu principal mercado, o brasileiro. O fato é que o livre comércio estava longe de dar as caras neste cenário.

Gráfico 7 – Preço médio mensal da arroba de charque e *tasajo* no Recife em mil réis sem taxas alfandegárias



Fonte: elaborado pelo autor a partir de HDBN, Diário de Pernambuco, sessão de vendas e sessão preço corrente dos gêneros de importação (1825-1840); HDBN, O cruzeiro: jornal político, literário e mercantil (1829-1831).

A Revolução Farroupilha teve como estopim uma série de eventos e fatos, como a perda da Província da Cisplatina, por exemplo. Outro aspecto comumente apontado seria a insatisfação dos charqueadores com relação a taxa alfandegária sobre o charque. Pegando como exemplo a capital do Império brasileiro, os rio-grandenses pagavam 25% de imposto sobre a sua produção enviada ao sudeste, enquanto o *tasajo* uruguaio era tributado em apenas

4%⁵²². Neste cenário, ficava praticamente impossível a concorrência com os platinos. E, como foi visto ao longo desta dissertação, o Rio de Janeiro era o principal comprador do charque rio-grandense. Portanto, o argumento de que os charqueadores rio-grandenses estavam insatisfeitos com a política alfandegária praticada pelo Império brasileiro é válido.

Entretanto, quando analisamos o cenário das taxações alfandegárias na cidade do Recife, a situação se inverte. Em 1829, o *tasajo* platino pagava 16% de imposto, enquanto o charque rio-grandense pagava 160\$ por arroba. Somando isso ao alto fluxo de embarcações carregadas com charque rio-grandense, a balança comercial com Pernambuco era extremamente favorável aos charqueadores. Em 1834, quando as insatisfações cresciam e estavam prestes a culminar no início da Revolução, mudanças na taxação alfandegária foram empreendidas e tiveram como principal característica uma certa proteção aos charqueadores: enquanto a taxa foi zerada para o charque, o *tasajo* continuou pagando os 16%, representando uma adição de 600\$ no valor de cada arroba comercializada. Já em janeiro de 1837, subiu para 1\$200 e em agosto de 1839 passou para 1\$600. Nos gráficos acima foi possível perceber que, após a eclosão da Revolução Farroupilha, o charque rio-grandense apenas conseguiu ser competitivo com o *tasajo* mediante a adoção de taxas alfandegárias cada vez maiores.

Com isto em mente, acredito que é necessário relativizar, em certo grau, as insatisfações em relação a taxação sobre o charque como um possível elemento catalisador da Revolução Farroupilha. Não se trata de recusar o argumento de que o Rio de Janeiro praticava uma política alfandegária maléfica aos charqueadores, mas sim de apontar que em Pernambuco, um dos principais compradores do charque rio-grandense, o cenário era totalmente diferente. Durante esta dissertação, observamos que o Rio Grande do Sul foi o principal fornecedor de charque para a cidade do Recife e teve um papel importante no abastecimento da cidade. Já no quesito de taxação alfandegária, a política adotada beneficiou enormemente os charqueadores rio-grandenses durante todo o período que o presente estudo contempla.

Também abordamos ao longo de algumas páginas deste quarto capítulo a importância que Pernambuco e Bahia tinham na compra do charque oriundo do Rio Grande do Sul. Entre 1790 e 1820, Bahia e Pernambuco se colocavam como os principais consumidores do charque produzido no Rio Grande do Sul, tendência esta que se manteve até 1840. Portanto, mesmo

⁵²² CHRISTILLINO, Cristiano Luís. **Litúgios ao sul do Império:** a Lei de Terras e a consolidação política da Coroa no Rio Grande do Sul (1850-1880). Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2010. apud GUAZZELLI, César Augusto. **O horizonte da Província:** a república Rio-grandense e os caudilhos do Rio da Prata (1835-1845). Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1998.

com uma forte demanda do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia, juntos, ainda se mantinham no topo. Repito que a ideia não é discordar que os charqueadores estavam insatisfeitos com a política alfandegária na corte, mas sim que, para definir a questão econômica como um elemento desencadeador da Farroupilha, temos que ampliar os horizontes e analisar o cenário como um todo. E o que o cenário de Pernambuco demonstra é que a situação estava extremamente favorável aos charqueadores sulistas até 1834, e, deste ano em diante, a taxaço sobre o *tasajo* cresceu progressivamente, mantendo o charque competitivo até 1840.

Na década de 1830, a população do Recife enfrentou diversos problemas com o comércio de carnes na cidade, seja ela *in natura* ou conservada. A Câmara da cidade teve que lidar com os diversos desafios impostos: buscar uma regulamentação no horário da venda com o objetivo de impedir a venda de carnes em mal estado, impedir a atuação de marchantes que estavam abatendo reses doentes e lidar com a carestia do produto. Neste último ponto, destacam-se dois aspectos: a acusação da atuação de monopolistas e a dificuldade no abastecimento. Já o comércio de carnes conservadas também enfrentou percalços, sobretudo pelo cenário de conflitos enfrentados pelos dois centros produtores de carnes conservadas na América: os platinos e os rio-grandenses. Além dos conflitos entre si, a Guerra Civil Uruguaia e a Revolução Farroupilha estabeleceram desafios a serem superados, impactando diretamente no comércio destes gêneros. Durante os anos, foram vários períodos de inflação, principalmente após o aumento das taxas alfandegárias cobradas ao *tasajo*. Já no período da Guerra dos Cabanos, o preço não oscilou tanto como o da farinha de mandioca. Porém, dificuldades no abastecimento das tropas foram ressaltadas. Para finalizar é importante ressaltar que, apesar de não haver oscilações tão grandes como as observadas no comércio de farinha, os impactos não podem ser minimizados. Não resta dúvidas de que, durante a década de 1830, a população do Recife enfrentou momentos de dificuldade na compra dos gêneros básicos: farinha, charque e carne verde.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na primeira metade do século XIX, a cidade do Recife tinha à sua disposição uma ampla rede de transporte marítimo para estabelecer ligações dentro e fora da província. Foi através dela que o Recife ampliou sua zona de influência dentro do que Evaldo Cabral de Mello chama de “Nordeste recifense”. Além da desenvoltura comercial, a capital da província de Pernambuco contava com uma ajuda da natureza para se estabelecer como entreposto: a cadeia de arrecifes que estende do Cabo de São Roque até o litoral sul da Bahia tem em Pernambuco uma interrupção parcial, constituindo assim um ancoradouro natural. Outro fator de destaque era a posição geográfica, encontrando-se no meio dos caminhos América do Norte, das Antilhas e do Rio da Prata, e também no comércio de cabotagem, entre o norte e o sul do Império. Entretanto, também havia percalços, sobretudo em relação ao porto, que nos oitocentos apresentava dificuldades para abrigar grandes embarcações, sendo necessária a atuação de embarcações de pequeno porte para fazer a baldeação das cargas.

Isto não impediu que a atividade portuária fosse intensa no período aqui analisado. Tomando como amostragem o comércio de gêneros de primeira necessidade, foram 243 embarcações registradas com carregamentos de farinha de mandioca e 343 com charque, totalizando 586 embarcações. Embarcações de grande porte como sumacas, brigues, patachos e escunas circulavam entre os principais portos do Império e até mesmo fora deles – no caso do comércio de charque com a região platina –, conectando os centros produtores ao mercado consumidor do Recife. O protagonismo do comércio de cabotagem foi impulsionado pela péssima qualidade das estradas que ligavam o interior da província ao Recife, sobretudo no período do inverno, onde ladeiras íngremes e lamacentas tinham que ser transpostas. Somava-se a isso a alta capacidade de carga das embarcações em relação a tração animal. Era comum ver embarcações com capacidade superior a 100 toneladas entrarem no porto do Recife carregando gêneros de primeira necessidade. O abastecimento através da navegação de cabotagem e longo curso foi essencial para o abastecimento de farinha de mandioca e charque na cidade do Recife entre 1825-1840.

Domesticada pelos indígenas e posteriormente adotada por portugueses e colonos, a farinha de mandioca se estabeleceu como o principal alimento da população da América portuguesa. Pelo menos três aspectos contribuíram para sua adoção: 1) o alto rendimento da farinha de mandioca em comparação a outras culturas alimentícias. 2) a facilidade na produção, já que não exigia um grande contingente de trabalhadores nas roças. 3) a capacidade de

conservação, pois após ser seca ao fogo poderia ficar adequada para o consumo por um significativo período de tempo. Da América portuguesa, este produto se espalhou pelo Atlântico português, tanto na malatolagem das embarcações que cruzavam os oceanos entre as possessões portuguesas quanto no trajeto para a África. A própria mandioca e suas técnicas de produção também foram transplantadas, sendo registrado o consumo de sua farinha na África e Ásia.

Ao longo dos séculos, a farinha de mandioca se tornou “a rainha do Brasil”, para usar as palavras de Câmara Cascudo. Ela era o alimento base, a fundação da alimentação brasileira. Diferente do que pensava Braudel, a farinha de mandioca foi um dos principais alimentos de diversas populações no período moderno, se estendendo desde a América do Sul até a Ásia e África. Cinco séculos depois, a mandioca e seus derivados ainda mantêm seu prestígio na sociedade brasileira.

Por ser produzida de norte a sul do território, o Império brasileiro contava com uma série de produtores localizados em zonas próximas ao litoral, por onde a farinha de mandioca poderia ser escoada e levada a mercados distantes através da navegação de cabotagem. A cidade do Recife se utilizou amplamente destas rotas. Destacam-se o Rio de Janeiro, com sua produção de farinha localizada no Recôncavo da Guanabara, a vila de São Matheus, situada no Espírito Santo, a província de Santa Catarina, que escoava a farinha através do porto de Desterro – capital – além de Salvador, Caravelas e Alcobaça, situadas na Bahia. Juntas elas foram responsáveis por 76,54% das embarcações chegadas ao porto do Recife entre 1825-1840. A capilaridade desta rede mercantil é o que chama atenção. Além dos citados acima, Paraíba, São Francisco do Sul, Rio Real, Porto de Pedras, Goiana, Santos, Rio Grande do Norte e Aracati também contribuíram para o abastecimento da cidade do Recife, mesmo que numa escala menor.

Quando passamos a análise dos comerciantes envolvidos com o comércio de farinha através da cabotagem, um complexo cenário emerge. Através das notícias marítimas, foram catalogadas cinco categorias: consignatário, mestre e consignatário, apenas mestre da embarcação, dono da embarcação e mestre e dono. A principal categoria foi a dos consignatários, representando 48,55% do total de registros. As diferentes categorias apontam para uma diversificação nos responsáveis pela carga, uma característica marcante tanto no comércio de farinha como no de charque, já que a maior parte deles aparecem nos registros apenas uma ou duas vezes. A consignação de maneira assídua ficava restrita aos comerciantes de maior cabedal, alguns deles bem conhecidos na província, como Gaudino Agostinho de Barros, Manoel Joaquim Ramos e Silva e Luiz Gomes Ferreira.

O que unia uma parte destes era a participação no tráfico de escravizados. Como vimos, algumas consignações chegaram ao Recife dias antes da partida de algumas embarcações para a África com o objetivo de transportar escravizados. Apesar de não haver referências explícitas, os indícios levam a crer que a farinha desembarcada foi utilizada para sustentar a tripulação e os escravizados que iriam atravessar o Atlântico em direção a Pernambuco. Além disso, aponta também para outra característica intrínseca a qualquer grupo mercantil de grosso trato em sociedades pré-industriais: a diversidade nos investimentos.

Na cidade do Recife, o comércio de farinha sofreu com diversos acontecimentos que impactaram diretamente no preço do alqueire. O recrutamento, a má qualidade das estradas que ligavam a capital ao interior, o monopólio no comércio de farinha, as moedas de cobre falsas no meio circulante e os conflitos da década de 1830 tiveram impactos significativos. Na Guerra dos Cabanos (1832-1835), por exemplo, os habitantes do Recife viram seu poder de compra cair rapidamente em virtude da alta dos preços, que em alguns momentos chegou a triplicar. Já no interior, as tropas que combatiam Vicente de Paula e seus seguidores sofriam com os constantes atrasos no fornecimento de farinha. Após 1835, as preocupações não cessaram, mas desta vez o problema era causado por atravessadores situados na rua do Colégio. A inflação dos preços foi tamanha que eles chegaram ao mesmo patamar observado no período da Guerra dos Cabanos, requerendo a intervenção do governo provincial para controlar a situação. Durante toda a década de 1830, os habitantes do Recife observaram seu poder de compra oscilar constantemente, sendo raros os momentos de estabilidade.

O consumo de proteína animal, por sua vez, acompanhou o processo de interiorização da colonização da América Portuguesa. O gado teve um papel essencial neste processo por ser capaz de suportar o clima e as longas caminhadas a que era submetido. A carne verde, consumida em larga escala nas vilas coloniais, passou a ser um dos alimentos mais importantes da dieta. Pernambuco, por sua vez, teve uma intensa ligação com a pecuária em sua zona de influência, que ia desde o atual estado de Alagoas até Piauí, Ceará e Rio Grande do Norte. Foi neste local, especificamente na vila de Aracati, que surgiu o primeiro centro produtor de carnes conservadas em sal. Diferente da carne verde, que se tornava imprópria para o consumo em um curto espaço de tempo, as carnes secas tinham uma vantagem enorme, já que se mantinham aptas para o consumo por um período considerável de tempo. Além disso, ela conseguia desempenhar um papel muito mais amplo que a carne verde: enquanto este gênero era direcionado para as vilas coloniais, a carne seca tinha como trunfo principal a capacidade de atender outros nichos de mercado. Nos setecentos, as carnes produzidas na vila do Aracati

foram comercializadas para as principais praças da colônia – Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Minas Gerais – além de fornecer alimentos para as tripulações e os escravizados que cruzavam o Atlântico nos setecentos. No último quartel do século, com o colapso das oficinas de carne na região, os comerciantes do Rio Grande do Sul escalaram a produção e se tornaram os principais fornecedores de charque dentro da América portuguesa, mantendo este status durante boa parte do século XIX.

No período aqui analisado, a sociedade recifense já estava amplamente adaptada ao consumo do produto, aparecendo nas mesas de parcela significativa da população, independente do seu poder aquisitivo. Entre 1825-1840, a cidade do Recife recebeu, através de seu porto, 343 embarcações carregadas com o charque, demonstrando o potencial econômico desta atividade. Além dos charqueadores do Rio Grande do Sul, os produtores da Bacia do Prata – uruguaios e bonaerenses – enviavam parte de suas remessas para Pernambuco. O Rio de Janeiro, por sua vez, atuava como um intermediário, reexportando parte do charque que chegava a seu porto. Se entre 1825-1835 observamos um predomínio dos rio-grandenses, os cinco últimos anos que o estudo contempla apontam para um maior protagonismo dos cariocas e platinos, sendo um reflexo direto da Revolução Farroupilha, que desmantelou parte da produção rio-grandense e abriu espaço no mercado brasileiro de carnes conservadas.

Assim como no comércio de farinha de mandioca, o de charque contava com a participação de comerciantes de grosso trato da província de Pernambuco. O mais proeminente foi Galdino Agostinho de Barros, que consignou 52 embarcações entre os anos de 1831 e 1840. Ele mantinha ligações comerciais com o Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Bahia e Montevideú, destacando-se a capital do Império brasileiro com 36 registros. Outro destaque fica a cargo do comerciante Luiz Gomes Ferreira e seu parceiro John Mansfield – cônsul americano em Pernambuco. A firma *Ferreira & Mansfield* teve 10 consignações registradas no período, destacando-se Montevideú, com três registros. Se no comércio de farinha encontramos fortes indícios da consignação do produto para o aprovisionamento para o tráfico de escravizados, no caso do charque não houveram fortes evidências. Uma forte característica deste grupo residia no fato de diversificarem suas atividades mercantis: além da atuação nas consignações de charque, também investiam em diversos ramos, como os subprodutos das charqueadas – couros, chifres, graxa e sebo –, outros gêneros de primeira necessidade – feijão e milho –, e até mesmo segmentos de mercado bem distintos, como: importação de farinha de trigo, sal e fazendas.

Apesar de ter especificidades, alguns aspectos uniam o comércio dos dois produtos analisados nesta dissertação. A consignação de embarcações carregadas com gêneros de primeira necessidade envolvia um alto número de comerciantes não especializados, os que se envolviam em apenas uma ou duas consignações. Já o topo da pirâmide era ocupado pelos comerciantes de grosso trato, capazes de consignar cinco ou mais embarcações durante um período espaçado de tempo. Esta característica é semelhante à observada em outras praças, como Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. O mercado aqui analisado apresentava um cenário à primeira vista paradoxal: ao mesmo tempo em que possibilitava a atuação de comerciantes eventuais – que acabavam por dominar mais da metade das consignações, ele também permitia que o topo da pirâmide mercantil praticasse um monopólio de parte deste comércio. No caso da farinha de mandioca 3,24% do total de comerciantes foram responsáveis por 20,79% do total de embarcações consignadas. Já nas consignações de charque, 8,33% dos comerciantes concentraram 42,58% das cargas.

Quando observamos o comércio de carnes da cidade do Recife – carne verde e charque – fica claro as dificuldades enfrentadas. Ainda no início da década de 1830, o comércio de carne verde nos açougues sofria com os altos preços praticados e a venda de carne imprópria para o consumo, levando a Câmara Municipal da cidade a reagir através da tentativa de regulamentação do horário de venda e de controle do preço do produto. Já o comércio de charque passou por períodos de instabilidade, principalmente em virtude dos conflitos enfrentados pelos rio-grandenses e platinos: a Guerra Civil Uruguaia e a Revolução Farroupilha, por exemplo, impactaram diretamente na oferta destes produtos durante a segunda metade da década de 1830. Já em relação ao abastecimento das tropas na Guerra dos Cabanos, destaca-se a dificuldade em fornecer carne verde as tropas e o aumento da demanda por charque, já que ela tinha a seu favor a capacidade de se manter em bom estado por um período maior de tempo e a facilidade no transporte, que poderia ser realizado através da via marítima. Os preços do charque rio-grandense e do *tasajo* platino, apesar de não terem oscilado tanto quanto o da farinha de mandioca, também impactaram no poder aquisitivo da população da cidade. Já a taxa alfandegária praticada pelo Império brasileiro, com o objetivo de manter o charque sulista competitivo ante o *tasajo* platino, acabou por inflar o preço deste gênero nos mercados da cidade.

A venda destes dois gêneros – charque e farinha – estava espalhada nos três bairros principais. Enquanto Santo Antônio e da Boa Vista apresentavam espaços a serem preenchidos, o Recife, que era praticamente uma ilha e sustentava seu papel secular de centro econômico, se

via sem espaço para crescimento. A historiografia aponta para uma concentração das transações comerciais no bairro do Recife, sobretudo pela localização do porto. Santo Antônio se destacava na comercialização de alimentos, já que contava com um alto número de estabelecimentos de secos e molhados. Boa Vista, situado no continente, tinha uma vocação residencial, com casas extensas e quintais espaçosos. Apesar desta divisão, foi possível perceber que os habitantes do Recife tinham à disposição diversos locais de venda, independente do bairro em que estavam localizados.

No bairro do Recife, os principais pontos de venda de farinha de mandioca estavam localizados na rua da Cadeia, na do Vigário e na rua da Cruz. Já o comércio de charque era tímido. A ponte de Recife, que fazia a ligação entre o bairro homônimo e Santo Antônio, tinha em suas proximidades dois monumentos: o Arco da Conceição no lado do Recife e o de Santo Antônio no outro. Ambos eram ladeados por pequenas lojas que vendiam miudezas e alimentos. Nos anúncios de venda de farinha de mandioca, é constante a menção a este espaço como local de venda e também ponto de referência. Há também os registros da venda direta nas embarcações ancoradas próximas à Alfândega Velha e o Arsenal de Marinha, fazendo com que elas funcionassem como uma venda flutuante. Apesar de ser caracterizado como uma área estritamente comercial, o bairro do Recife contava com armazéns e lojas que vendiam gêneros alimentícios, mesmo que em pequena escala.

O bairro de Santo Antônio, por sua vez, era predominantemente comercial, com forte presença de vendas a retalho, onde se encontravam produtos nacionais e importados. Era lá que estava situado o mercado da Ribeira do Peixe, que gozava de uma localização privilegiada, praticamente de frente para as águas e próximo ao cais do Colégio, sendo um ponto interessante para a venda de peixe e frutos do mar. Neste bairro, a área que dominava a venda dos gêneros de primeira necessidade era a rua, o cais e o largo do Colégio, contando com diversos armazéns especializados na venda de charque. O que facilitava a vida destes estabelecimentos era a proximidade ao cais do Colégio. Além de auxiliar na baldeação dos alimentos, a própria embarcação poderia ficar próxima a terra firme, de onde comercializava com os interessados. Os armazéns de charque e farinha, as embarcações ancoradas no cais do colégio e o mercado da Ribeira do Peixe, um quarteirão abaixo, figuravam como os pontos ideais da cidade para quem necessitava comprar alimentos.

Já a Boa Vista se destacava pelas casas com grandes quintais e áreas verdes em suas proximidades. Algumas delas podiam até ser consideradas verdadeiros sítios às margens do Capibaribe. Em comparação a Santo Antônio e Boa Vista, foi observada uma pequena

quantidade de anúncios no *Diário de Pernambuco*. O destaque ficava para o Mercado da Boa Vista, inaugurado em 1822. Nele, os habitantes podiam comprar os gêneros necessários, sem precisar se deslocar para Santo Antônio. A Boa Vista representava uma junção entre o mundo urbano e rural. Era nesta área que começavam a aparecer os sítios, verdadeiras unidades produtivas. Nelas, frutas, verduras, legumes e hortaliças eram produzidos e posteriormente comercializados nos mercados da cidade, complementando o abastecimento feito pela via da navegação de cabotagem e longo curso.

A formação destes sítios se deu em decorrência do loteamento de vários engenhos, em virtude da conjuntura desfavorável do açúcar no cenário internacional. Além de serem espaços de fruição e lazer para a elite da cidade, também tinham um enorme potencial econômico. Situados em importantes povoações como Afogados, Uchôa, Remédios e Madalena, as propriedades contavam com uma série de benfeitorias: árvores frutíferas, hortas, plantações de capim, criação de gado e plantações de mandioca. A proximidade destes sítios com as vias fluviais tornava-os ainda mais atraentes, já que facilitava a ligação com os bairros principais e estimulava a pesca para o fornecimento de peixe, outro alimento que fazia parte da dieta dos habitantes.

Além da produção voltada ao abastecimento, estas propriedades também poderiam render excedentes a seus donos em outros ramos do comércio: a venda de capim, que rumava dos arrabaldes para a cidade através das canoas; as olarias, que abasteciam a crescente demanda de construções no Recife imperial, e as matas de alguns sítios, que forneciam a lenha necessária para o uso nas cozinhas das casas e padarias da cidade. Utilizando-se de mão-de-obra especializada – escravizados, livres e feitores – estes sítios foram essenciais para o abastecimento da cidade do Recife no período analisado, complementando o abastecimento feito pela navegação de cabotagem e longo curso. Como bem apontou Marcus Carvalho, estes sítios se tornaram verdadeiros celeiros da cidade do Recife.

A navegação de cabotagem e longo curso foi essencial para o abastecimento da cidade do Recife entre os anos de 1825-1840, juntamente com os sítios, próximos aos três bairros principais. Espero que a presente dissertação tenha contribuído para um maior entendimento sobre os aspectos que permeavam o abastecimento de gêneros de primeira necessidade na cidade do Recife na primeira metade do século XIX. Estamos longe, entretanto, de esgotar as análises sobre o tema. Acredito que ainda há muito a ser estudado e esclarecido: como a crise das moedas de cobre falsas impactou o comércio de gêneros na cidade do Recife? Como funcionava o abastecimento pelas vias terrestres que ligavam o interior à capital da província

de Pernambuco? E o comércio de carne verde? Qual era o papel da Câmara Municipal do Recife na regulamentação e fiscalização do comércio de gêneros de primeira necessidade? Espero que este estudo seja um ponto de partida para novas pesquisas, com o objetivo de responder estas e muitas outras questões.

REFERÊNCIAS

ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial** (1500-1800). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Publifolha, 2000.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 91.

ALVES, Bruno Adriano Barros. **A repartição de obras públicas da Província de Pernambuco: estrutura administrativa, projeto de modernização e canteiros de obras** (1837-1850). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2021.

ANDRADE, Juliana Alves de. **Gente do Vale: experiências camponesas no interior da Província das Alagoas** (1870-1890). Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2014.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A guerra dos cabanos**. Recife: Editora Conquista, 1965. _____, **A terra e o homem no Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste**. 8ª ed. São Paulo: Cortez, 2011.

ANGRA, Barão de. **Diccionario marítimo brasileiro: organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial**. Rio de Janeiro: Typographia e Lithografia do Imperial Instituto Artistico, 1877.

AROUCHA, Davi Costa. **A vara, a vela e o remo: trabalho e trabalhadores nos rios e portos do Recife oitocentista**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2017.

BARICKMAN, Bert Jude. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BARROS, José D'Assunção. A história serial e a história quantitativa no movimento dos Annales. **História Revista**, Goiânia, vol. 17, n. 1, 2012, pp. 203-222. _____, História serial, História Quantitativa e História Demográfica: uma breve reflexão crítica. **Revista de Ciências Humanas**, Florianópolis, vol. 11, n. 11, 2011, pp. 163-172.

BASSO, Rafaela. **Entre tabuleiros, balcões e fogões: um estudo sobre a alimentação de rua na cidade de São Paulo** (1765-1834). Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2018.

BERUTE, Gabriel Santos. **Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis** (1808-1850). Tese (Doutorado em História) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2011.

BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara** (1780-1840). Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2010.

_____. **Escravidão, farinha e tráfico atlântico: um novo olhar sobre as relações entre o Rio de Janeiro e Benguela (1790 - 1830).** Programa de Apoio a Pesquisa da Fundação Biblioteca Nacional e o Ministério da Cultura (2010-2011). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 2010.

BIANGARDI, Nicolás Alberto. **Expansión territorial, producción ganadera y relaciones de poder en la región Río de la Plata:** Montevideo y Maldonado a fines del siglo XVIII. Tese (Doutorado em História) Faculdade de Humanidades e Ciências da Educação, Universidade Nacional de La Plata. La Plata, 2015.

_____. Más allá del saladero. Uma mirada sobre la producción de carne salada em el Río de la Plata del siglo XVIII. **Folia Historica del Nordeste**, Chaco, vol, 37, n. 1, 2020. pp. 87-106.

BRANDÃO, Tanya Maria Pires. *Para além dos engenhos: a escravidão na colonização do Piauí.* In: CHRISTILLINO, Cristiano Luís; BRANDÃO, Tanya Maria Pires (orgs.) **Nas bordas da Plantation: agricultura e pecuária no Brasil Colônia e Império.** Recife: Editora da UFPE, 2014, pp. 175-193.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo, Séculos XV-XVIII.** Vol. 1. São Paulo: Martins Fontes 1991.

_____. **Civilização Material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII.** Vol. 2. 2º ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. **Trabalho livre no Brasil Imperial: o caso dos caixeiros de comércio na época da Insurreição Praieira.** Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2005.

_____. **O “retalho do comércio”:** a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2012.

CARRARA, Angelo Alves. A constituição do sistema monetário do Brasil, 1822-1835. **Revista Uruguaya de Historia Económica**, vol. 5, n. 1, 2015, pp. 29-45.

CARDOSO, Ciro Flamarion; BRIGNOLI, Héctor Perez. **Os métodos da história.** Rio de Janeiro: Editora Graal, 2002.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *O Quilombo de Malunguinho, o rei das matas de Pernambuco.* In: REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos (Orgs.) **Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996, pp. 407-432.

_____. Os caminhos do rio: negros canoieiros no Recife na primeira metade do século XIX. **Afro-Ásia**, Salvador, vol. 19-20, n. 1, 1997, pp.75-93.

_____. O encontro da “soldadesca desenfreada” com os “cidadãos de cor mais levianos” no Recife em 1831. **Clio, revista de pesquisa histórica**, Recife, vol. 18, n. 1, 1998, pp. 109-137.

_____. **Liberdade:** rotinas e rupturas do escravismo no Recife 1822-1850. 2ª ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

_____. *Um exército de índios, quilombolas e senhores de engenho contra os jacobinos: a Cabanada, 1832-1835.* In: DANTAS, Mônica (org.) **Revoltas, motins, revoluções:** homens livres pobres e libertos no Brasil do século XIX. São Paulo: Alameda, 2011, pp. 169-199.

CASCUDO, Luís da Câmara. **História da alimentação no Brasil.** 1ª edição digital. São Paulo: Global Editora, 2016.

CAVALCANTE, Thiago Leandro Vieira. Apropriações mitológicas: o mito do Sumé e sua Recriação, São Tomé nas Reduções da Bacia Platina. **Anais do XII Encontro Regional de História: usos do passado.** Rio de Janeiro, 2006. pp. 01-09. Disponível em: <http://www.eeh2012.anpuh-rs.org.br/resources/rj/Anais/2006/conferencias/Thiago%20Leandro%20Vieira%20Cavalcante.pdf>. Acesso em 18/09/2021.

_____. **Apropriações e ressignificações do mito de São Tomé na América:** a inclusão do índio na cosmologia cristã. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Grande Dourados. Dourados, 2008.

CESCO, Susana. **Floresta, agricultura e cidade:** transformações ambientais e sociais na ilha de Santa Catarina no século XIX. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2009.

CHRISTILLINO, Cristiano Luís. **Litúrgios ao sul do Império:** a Lei de Terras e a consolidação política da Coroa no Rio Grande do Sul (1850-1880). Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2010.

CÔGO, Ana Lúcia. **História agrária do Espírito Santo no século XIX:** a região de São Mateus. Tese (Doutorado em História Econômica) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Arredores do Recife.** Recife: Fundação de Cultura da cidade do Recife, 1981.

CROSBY, Alfred W. **The Columbian Exchange:** biological and cultural consequences of 1492. London: Praeger, 2003.

D'AMORIM, João Pedro. **Diccionario de Marinha que os officiais da armada nacional portuguesa O. D. e C.** Lisboa: Imprensa Nacional, 1841.

DOURADO, Bruna Iglesias Motta. **Comércio de Grosso Trato e Interesses Mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do negociante João Pinto de Lemos. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2015.

EISENBERG, Peter. L. **Modernização sem mudança:** a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1977.

ELLIS, Myriam. **Contribuição ao Estudo do Abastecimento das Áreas Mineradoras no Século XVIII.** Rio de Janeiro: MEC, 1961.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura:** acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). 2º ed. revisada. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. **Das docas de comércio ao cais contínuo:** as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2016.

GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil:** e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823. Tradução: Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

GRAHAM, Richard. **Alimentar a cidade: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780 – 1850)** São Paulo: Companhia das letras, 2013.

HÜBENER, Laura Machado. **O comércio da cidade do Desterro no século XIX.** Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

JÚNIOR, Ivan Soares dos Santos. **Entre a Harmonização e a Federação:** sociedades públicas em Pernambuco (1831-1834). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2020.

JUNIOR, Manoel Nunes Cavalcanti. Revisitando as Carneiradas: os irmãos Machado Rios e as disputas políticas em Pernambuco (1834-1835). **Clio, revista de pesquisa histórica**, v. 33, n. 1, 2015, pp. 45-65.

KARASCH, Mary. *Manioc*. In: KIPLE, Kenneth F.; ORNELAS, Kriemhild Coneè (orgs.). **The Cambridge world history of food**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000. pp. 181-186.

KOSTER, Henry. **Viagens ao nordeste do Brasil.** Tradução: Luis da Câmara Cascudo. 2º ed. Recife: Secretaria de educação e cultura, 1978.

LEANDRO, José Augusto. A roda, a prensa, o forno, o tacho: cultura material e farinha de mandioca no litoral do Paraná. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 27, n. 54, 2007, pp. 261-278.

LEITÃO, Tania Maria de Maio. **Abastecimento alimentar em Goiás na primeira metade do século XIX.** Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2012.

LENHARO, Alcir. **As tropas da moderação:** o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842. São Paulo: Editora Símbolo, 1979.

LINHARES, Maria Yedda Leite. **História do Abastecimento**: uma problemática em questão (1530-1918). Brasília: BINAGRI, 1979.

LUCA, Tania Regina de. *História dos, nos e por meio dos periódicos*. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes históricas**. 2º ed. São Paulo: editora Contexto, 2008. pp. 111-154.

MANDELBLATT, Bertie. A transatlantic commodity: Irish salt beef in the French Atlantic World. **History Workshop Journal**, Oxford, vol. 63, n. 1, 2007. pp. 18-47.

MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. **Revista de Economia Política**, São Paulo, vol. 32, n. 1, 2012, pp. 142-166.

MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. *A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia*. In: _____. (orgs.) **Escravidão e capitalismo histórico no século XIX**: Cuba, Brasil e Estados Unidos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016. pp. 98-160.

MARTINS, Marcos Lobato. Quintais, Chácaras, Intendências e Abastecimento Alimentar em Diamantina: Séculos XIX e XX. **Anais do XIV Seminário sobre a Economia Mineira**, Universidade Federal de Minas Gerais, 2010. Disponível em: http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2010/D10A003.pdf. Acesso em: 18/09/2021.

MARX, Karl. **O Capital**, vol.1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **Bahia**: a cidade do Salvador e seu mercado no Século XIX. São Paulo: HUCITEC; Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978. _____. **Bahia, século XIX**: uma província no Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife: um estudo de micro-história urbana. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**, Recife, vol. 50, 1978, pp. 67-105.

_____. *As províncias do Norte e os melhoramentos materiais*. In: **O Norte agrário e o Império (1871-1889)**. 2ª ed. rev. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999. p. 191-244.

_____. **Um imenso Portugal**: história e historiografia. São Paulo: editora 34, 2002.

MELO, José Antônio Gonsalves de. *Capunga: crônica de um bairro recifense*. In: COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Arredores do Recife**. Recife: Fundação de Cultura da cidade do Recife, 1981.

MELO, Maria C. Lacerda de. **A relação dos mercados públicos de São José e da Boa Vista com a Cidade do Recife entre 1820 e 1875**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2011.

MENEZES, José Luiz Mota. A ocupação do Recife numa perspectiva histórica. **CLIO, série História do Nordeste**, Recife, vol. 1, n. 14, 1993, pp. 147-162.

MILFONT, Magna Lícia Barros. **Caminho das águas**: o transporte fluvial no Recife, (1835-1860). Dissertação (mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2003.

MINTZ, Sidney W. Comida, cultura e energia. **CLIO, Revista de Pesquisa Histórica**, Recife, vol. 26, n. 2, 2008, pp. 13-37.

NOBRE, Geraldo. **As oficinas de carnes do Ceará**: Uma solução local para uma Pecuária em crise. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977.

OLIVEIRA, Maria Luiza Ferreira de. As guerras nas matas de Jacuípe. **Clio: revista de pesquisa histórica**. Recife, vol. 32, n. 2, 2015. p.100-138.

OSÓRIO, Helen. **O Império português no sul da América**: estancieiros, lavradores e comerciantes. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

PANEGASSI, Rubens Leonardo. **O mundo universal**: alimentação e aproximações culturais no Novo Mundo ao longo do século XVI. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

PARENTE, Gabriel Nogueira. **Às margens do Império**: a pecuária das carnes salgadas e o comércio nos portos da porção oriental da costa leste-oeste da América Portuguesa nas dinâmicas de um Império em movimento (século XVIII). Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2021.

PRADO JR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense/Folha de São Paulo, 2000.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo**: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2015.

REIS, João José; AGUIAR, Márcia Gabriela D. “Carne sem osso e farinha sem caroço”: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. **Revista de História**, São Paulo, n. 135, vol. 1, 1996, pp. 133-160.

ROBERTSON, William Spence. Documents concerning the Consular Service of the United States in Latin America, with introductory note. **The Mississippi Valley Historical Review**. Vol. 2. n. 4, 1916. pp. 561-568.

RODRIGUES, Jaime. Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII. **Revista de História**, São Paulo, n. 168, 2013, pp. 325-350.

_____. “De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem”: uma história da mandioca em perspectiva atlântica. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, vol. 37, n. 75, 2017, pp. 69-95.

ROLIM, Leonardo Cândido. **“Tempo das carnes” no Siará grande:** dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na vila de Santa Cruz do Aracati (c. 1690-c. 1802). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2012.

ROSSI, Paolo. **Comer:** necessidade, desejo, obsessão. Tradução: Ivan Esperança Rocha. São Paulo: Editora UNESP, 2014.

SALLES, Wesley Dartagnan. A quebra do paradigma “Sentido da Colonização”: notas sobre o debate historiográfico do Brasil Colonial, Antigo Sistema Colonial e Antigo Regime nos trópicos. **Revista Almanack, Guarulhos**, n. 15, 2017, p. 245-293.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. **Magé na crise do escravismo.** Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 1994.

SCHMIT, Roberto; ROSAL, Miguel. política comercial, flujos mercantiles y negocios: Buenos Aires y Montevideo frente al comercio exterior rioplatense en el siglo XIX. **Revista de Indias**, Madrid, vol. 215, n. 1, 1999. pp. 91-122.

SILVA, Augusto da. **A ilha de Santa Catarina e sua terra firme:** estudo sobre o governo de uma capitania subalterna (1738-1807). Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

SILVA, José Eduardo da. **Além do Litoral:** escravidão no Agreste meridional de Pernambuco (Garanhuns, 1800-1850). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2020.

SILVA, Lúcia Helena Pereira da. De Recôncavo da Guanabara à baixada fluminense: leitura de um território pela História. **Recôncavo: revista de história da UNIABEU**, Rio de Janeiro, vol. 3, n. 5, 2013, p. 47-63.

SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito:** uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Campinas: Editora Papirus, 2001.

SILVA, Maciel Henrique Carneiro da. **Pretas de honra:** trabalho, cotidiano e representações de vendeiras e criadas no Recife do século XIX (1840-1870). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2004.

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. **A metrópole é aqui:** redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013.

SLUYTER, Andrew. The Hispanic Atlantic’s tasajo trail. **Latin American research review**, Pittsburgh, vol. 45, n. 1, 2010. pp. 98-120.

SOARES, Mariza de Carvalho. Engenho sim, de açúcar não o engenho de farinha de Frans Post. **Varia História**, Belo Horizonte, vol. 25, n. 41, 2014, pp. 61-83.

SOUZA, George F. Cabral de. Saciar para manter a ordem e o bem público: a Câmara Municipal do Recife e o problema do abastecimento da Vila (séculos XVIII e XIX). **Locus: revista de história**, Juiz de Fora, vol. 20, n. 1, 2014, pp. 117-127.

SOUZA, Laura de Mello e. **Opulência e Miséria nas Minas Gerais**. 6º ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

THOMPSON, E. P. *A economia moral da multidão inglesa no século XVIII*. In: _____. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TOLLENARE, Louis François de. **Notas dominicaes tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos anos de 1816, 1817 e 1818**. Parte relativa a Pernambuco. Tradução: Alfredo de Carvalho. Recife: empresa do jornal do Recife, 1905.

VARGAS, Jonas Moreira. **Pelas margens do atlântico**: um estudo sobre as elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Tese (Doutorado em História) – Instituto de História. Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013.

_____. “As mãos e os pés do charqueador”: o processo de fabricação do charque e um perfil dos trabalhadores escravos nas charqueadas de Pelotas, Rio Grande do Sul (1830-1885). **Saeculum – Revista de História**, João Pessoa: vol. 36, n. 1, 2017. pp. 153-174.

VAN HOLTHE, Jan Maurício. **Quintais urbanos de Salvador**: realidades, usos e vivências no século XIX. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2002.

VASCONCELLOS, Ignácio Accioli de. **Memoria Statistica da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828**. Vitória: Arquivo Público Estadual, 1978.

VASCONCELLOS, Maria Cristina Roma de. **Famílias escravas em Angra dos Reis, 1801-1888**. Tese (Doutorado em História Econômica) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

ZANCHETI, Sílvia. **O Estado e a Cidade do Recife: 1822 – 1889**. Tese (Doutorado em urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1989.

ZEMELLA, Mafalda. **O Abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

ACERVO DIGITAL

A mística do parentesco. Disponível em: <https://www.parentesco.com.br/>.

BRASIL, **Colecção das Leis do Brasil de 1811**. Cartas de Leis, Alvarás, Decretos e Cartas Régias. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Decreto de 30 de janeiro de 1811, que cria Mesas de Estiva nas Alfândegas da Bahia, Pernambuco e Maranhão. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/copy_of_colecao1.html.

BRASIL, **Colecção das Leis do Brasil de 1814**. Decreto de 15 de novembro de 1814, proíbe que os estrangeiros exerçam o comércio de cabotagem. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/copy_of_colecao1.html.

Center for Research Libraries, Fala que, na ocasião da abertura da Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco no 1º de março de 1838, recitou o Exm. Snr. Francisco do Rego Barros, presidente da mesma província, fl. 49. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/180>.

Center for Research Libraries, Relatório que a Assembleia Legislativa de Pernambuco apresentou na sessão ordinária de 1839 o exm. Presidente da mesma Província, Francisco de Rego Barros. Pernambuco, Typ. de Santos & C.a, 1839, fl. 29-31. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/180>.

Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, **Diário de Pernambuco (1825-1840)**. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>.

Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, **O cruzeiro: jornal político, literário e mercantil (1829-1831)**. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>.

Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, **O mercúrio (1832)**. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>.

The transatlantic slave trade database. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.