



CAPÍTULO VII

A INFLUÊNCIA DA EXPANSÃO PASTORIL E DOS PORTOS FLUVIAIS NO PROCESSO DE LITORALIZAÇÃO DO CEARÁ

A INFLUÊNCIA DA EXPANSÃO PASTORIL E DOS PORTOS FLUVIAIS NO PROCESSO DE LITORALIZAÇÃO DO CEARÁ

Davis Pereira de Paula¹, Jáder Onofre de Moraes², Óscar Ferreira³ e João Alveirinho Dias³

¹Universidade Estadual do Ceará, PROPGEO/UECE, MAG/UVA, Av. Dr. Silas Munguba, 1700, Campus do Itaperi, Fortaleza-CE, 60.714.903, Fortaleza, Ceará, Brasil. davis.paula@uece.br

²Universidade Estadual do Ceará, PROPGEO/UECE, Av. Dr. Silas Munguba, 1700, Campus do Itaperi, 60.714.903, Fortaleza, Ceará, Brasil. jaderonofre@gmail.com

³CIMA, Universidade do Algarve, Edifício 7, Campus Gambelas, 8005-139, Faro, Portugal. offerreira@ualg.pt, jdias@ualg.pt

RESUMO

Este estudo tem por objetivo avaliar a influência da indústria da carne-seca e dos portos fluviais no processo de litoralização do Ceará. Contudo, é preciso investigar diacronicamente como isso ocorreu entre os séculos XVII e XVIII, pois o Ceará colonial não despertou de início o interesse do conquistador, uma vez que não oferecia condições ambientais favoráveis ao estabelecimento de povoados e de atividades econômicas baseadas na exploração do solo. Apenas, no século XVII, e com função militar, foi que o Ceará chamou atenção da Coroa Portuguesa, recebendo a expedição colonizadora de Pero Coelho, responsável pela fundação do primeiro forte e do primeiro povoado oficial em terras batizadas de Siará Grande. A expedição seguinte foi chefiada por Martins Soares Moreno, que pretendia expulsar os estrangeiros (franceses e holandeses) e oficializar o domínio português sobre as terras do Ceará. Foi apenas no século XVII, que o Ceará experimentou de fato um progresso populacional e econômico baseado na exploração dos canais para produção de açúcar. Porém, por motivos políticos (e.g. não afetar a hegemonia da Capitânia de Pernambuco), essa atividade não se desenvolveu como em outras regiões do Nordeste. Mas no século XVIII, com o incremento

da economia a partir do gado e o desenvolvimento de portos fluviais foi possível estabelecer uma relação social e econômica mais hegemônica, repercutindo diretamente na ocupação do litoral do Ceará por pequenas vilas que eclodiram ao redor dos principais núcleos fluviais provedores de carne-seca para os demais centros urbanos do Nordeste. Foi deste modo, que o processo de litoralização do Ceará se desenvolveu ao longo do século XVIII.

Palavras-chave: História ambiental; gado; litoral; ocupação.

ABSTRACT

This study aims to evaluate the influence of the dried meat industry and the river harbour in the process of littoralisation in Ceará. However, it is necessary to investigate diachronically how this occurred between the 17th and 18th centuries, because colonial Ceará did not arouse the interest of the conqueror, because it did not offer favorable environmental conditions for the establishment of villages and economic activities based on the soil exploitation. It was only in the 17th century and with a military function, that Ceará drew attention from the Portuguese Crown, receiving the colonizing expedition from Pero Coelho, responsible for the foundation of the first fort and of the first official village

settlement in lands named Siará Grande. The next expedition was led by Martins Soares Moreno, who sought to expel foreigners (French and Dutch) and formalize Portuguese rule over the lands of Ceará. It was only in the 17th century that Ceará experienced in fact a population and economic progress based on the exploration from the cane fields for sugar production. However, for political reasons, this activity did not develop as in other regions of the Northeast. But in the 18th century, with the increase of the economy from cattle and the development of river harbour, it was possible to establish a more hegemonic social and economic relationship, directly affecting the occupation of the coast of Ceará by small villages that hatched around the main fluvial nucleus provider of dried meat to the other urban centers of the Northeast. It was in

this way, that the process of littoralisation of Ceará developed throughout the 18th century.

Keywords: Environmental history; cattle; coast; occupation.

INTRODUÇÃO

Este estudo foca em uma análise do território a partir de elementos socioeconômicos que foram importantes no processo de litoralização do Ceará. O desenvolvimento deste trabalho levou em consideração um período histórico compreendido, especialmente, entre os séculos XVIII e XIX, em que a construção do mítico litoral pastoril foi posto em destaque a partir da expansão da atividade econômica baseada no boi, no surgimento da indústria da carne-seca no Ceará e no incremento das atividades portuárias fluviais (Figura 1).



Figura 1 – Recorte da carta da Capitania do Ceará com destaque para o litoral pastoril e as vilas coloniais no entorno dos cursos fluviais. Fonte: Lith. do Archivo Militar, 1859. Rio de Janeiro. Cartografia - ARC.029,05,023.

O entendimento do processo histórico de ocupação do litoral no Ceará, perpassa obrigatoriamente pelo surgimento e expansão de atividades econômicas capazes de permitir o estabelecimento de núcleos populacionais. Deste modo, é preciso recordar, embora haja polêmica sobre as datas e os nomes dos navegadores, que a primeira visita europeia ao litoral do Ceará

ocorreu em 1501. Por exemplo, Varnhagen (1854, p. 24-25) refere que:

[...] a prioridade dos descobrimentos nesta parte do litoral da banda do norte, desde o cabo de S. Roque até o Pará pertence a Castela. [...] e pede a justiça que declaremos que teve

isso lugar antes que a armada de Cabral encontrasse terra em Porto Seguro.

Apesar disso, o Ceará do século XVI ficou relativamente imune ao processo de colonização, que se concentrava no Nordeste nas capitanias da Bahia, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, regiões com abundância

de madeira (e.g. Pau-Brasil) e com clima menos árido (PAULA et al., 2015) (Figura 2). O caráter inóspito do litoral cearense está bem expresso nos três documentos coloniais do Ceará, sejam eles: a Relação do Maranhão, a Relação do Ceará e o Diário de Mathias Beck, publicado em uma coletânea de 1967.



Figura 2 – Carta do Brasil de 1565, produzida por *Giacomo Gastaldi*, em que se assinalou com a linha vermelha a área em que a iconografia revela existir extração de madeira. Fonte: Biblioteca Nacional Digital do Brasil, cart395872.

As primeiras tentativas de colonização do Ceará só ocorreram no início do século XVII. Em 21 de janeiro de 1603, o então Governador Geral do Brasil Diogo Botelho propôs a Pero Coelho de Souza que fizesse uma jornada por terra ao Maranhão, dominado pelos franceses (MORENO, 1618, p. 161). Os resultados dessa expedição foram descritos pelo Pe. Luiz Figueira, na sua Relação do Maranhão e por Martins Soares Moreno, na Relação do Ceará. A grande maioria dos historiadores cearenses (e.g. STUART, 1924; STUART FILHO, 1966) consideram que a expedição de Pero Coelho marcou o início da história do Ceará.

Na expedição de Pero Coelho, conforme descrito por Soares Moreno (1618), foram erguidos o Forte de São Tiago e o Arraial de Nova Lusitânia na margem direita do rio Ceará, considerados a primeira forma de ocupação urbana do litoral cearense. Em 1610, os holandeses e franceses continuavam visitando e pilhando o litoral do Ceará e as incursões eram feitas pela baía de Mucuripa (Mucuripe). Moreno (1618) destacou que uma embarcação flamenga se deteve na Enseada *Mucuripeana* para realizar escambo, adquirindo dos índios âmbar¹, tatajuba², batatas e aves. Os portugueses contavam com o pequeno forte, erguido por Pero Coelho, para proteger o litoral, que foi destruído

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Paula et al. (2012, p.80), ressaltaram que:

O litoral cearense, entre os séculos XVI e XVII, constituía-se em um deserto demográfico, em que as pequenas vilas (população europeia) encontravam-se no entorno das fortificações. O processo de povoamento só foi iniciado após a expulsão dos holandeses e franceses do Nordeste e com o estabelecimento de ciclos econômicos capazes de fixar o homem na terra.

A valorização do litoral e de suas práticas só ocorreram no Ceará tardiamente, tendo o seu processo de construção histórica baseado nas atividades econômicas desenvolvidas entre os séculos XVII e XX. Este artigo concentrou-se apenas no período em que o boi foi a esperança econômica do sertão nordestino. Anteriormente a isso, é preciso destacar que no Ceará, foi somente com a expansão da produção açucareira, passando a disputar a área com a pecuária, que a ocupação do Ceará teve um maior desenvolvimento.

O litoral sempre foi importante para o desenvolvimento da Capitania do Ceará. No início da ocupação portuguesa, esse espaço estratégico do ponto de vista militar foi ocupado por fortificações que tinha por objetivo conter as ofensivas estrangeiras em solo cearense e salvaguardar o poder territorial da coroa Portuguesa. A ocupação do interior era considerada uma tarefa difícil e dispendiosa, pois as tribos indígenas eram aguerridas e as condições ambientais áridas eram limitantes ao desenvolvimento e a exploração do sertão pelos portugueses.

Tupinambá (1999) ressaltou que a pecuária foi o grande vetor de interiorização da Capitania e que, nesse desenvolvimento, os portugueses

combateram aguerridamente os índios a partir da metade do século XVII. A partir de então, e de forma bastante lenta, teve início o processo de ocupação do sertão com o desenvolvimento da pecuária, única atividade possível na região das caatingas. Desse modo, paulatinamente a economia pastoril foi transformando o território e consolidando as redes e as relações interterritoriais de comércio. Porém, para compreender de forma diacrônica como atividade econômica baseada no boi foi responsável pela criação do litoral pastoril, é preciso entender a relação do Ceará como atividade açucareira do Nordeste, haja vista a sua importância e relevância na época (³Caatinga (do tupi: caa (mata) + tinga (branca) = mata branca) é o bioma característico do sertão. Ocupa uma área de 734.478km², e é o único bioma exclusivamente brasileiro (Silva et al., 2003). Silva, J.M.C da; Tabarelli, M.; Fonseca, M.T. da; Lins, L.V. (org.). (2003) – Biodiversidade da Caatinga: áreas e ações prioritárias para a conservação. 44 p. Ministério do Meio Ambiente, Brasília, DF, Brasil. ISBN: 85-87166-47-6. Disponível em <http://www.acaatinga.org.br/fotos/publicacoes/34.pdf>).

O DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA AÇUCAREIRA COMO VETOR DE SUSTENTAÇÃO E OCUPAÇÃO COLONIAL (SÉCULOS XVI E XVII)

Conforme Simonsen (1937), atividade econômica baseada na exploração da produção canavieira, tendo como produto final o açúcar, teve início com a colonização portuguesa e se prolongou até a primeira metade do século XVIII. Este ciclo econômico foi importante para colonização do Brasil, em especial do Nordeste brasileiro (SCHWARTZ, 1987).

O seu cultivo foi favorecido por diversos fatores: **a)** climáticos (clima quente e úmido), **b)** ambientais (solos de boa qualidade do tipo massapé⁴), **c)** políticos (mais próxima da Metrópole e dos centros consumidores europeus) e **d)** econômicos (ascendência no comércio europeu). As principais Capitanias produtoras de açúcar no Nordeste eram Paraíba, Pernambuco e Salvador. As duas últimas obtiveram melhor desempenho devido à relativa facilidade de

escoamento da produção, na medida em que se tornaram portos importantes (FAUSTO, 1996, p. 47). Assim como observou Fausto (1966), a coroa portuguesa chegou a proibir o cultivo de qualquer gênero diferente da cana-de-açúcar em uma determinada faixa do litoral nordestino (⁴Massapé é um tipo de solo de cor escura, quase preta, encontrado na região litorânea do nordeste brasileiro. Provém da alteração de rochas granitoides em clima tropical (com estações seca e úmida bem definida). É um solo muito fértil e, portanto, excelente para a prática da agricultura. No período colonial, foi muito utilizado para a produção da cana-de-açúcar).

Simonsen (1937, p. 112) escreveu que se “[...] tratando da principal cultura do Brasil naquela época, a do açúcar, contavam-se em Pernambuco sessenta e seis engenhos; na Bahia trinta e seis, e nas outras capitânicas, juntas, metade [...]”. Para alguns historiadores (e.g. Schwartz, 1987) ao contrário do que se possa presumir, a localização da produção da cana-de-açúcar não se deveu basicamente às condições ambientais, mas sim, à distância para Portugal, tendo um estratégico papel no comércio com a Europa.

O desenvolvimento da atividade açucareira gerou uma grande demanda de mão-de-obra para trabalhar nos engenhos, que não era suprida pela população local (estrangeiros e indígenas). Logo, a Coroa Portuguesa ordenou que fossem trazidos escravos da África para trabalharem nos engenhos, a certa altura como descrito por Simonsen (1937, p. 126)

“[...] surgiu, assim, o uso dessa instituição como um imperativo econômico inelutável: só seriam admissíveis empreendimentos industriais, montagem de engenhos, custosas expedições coloniais, se a mão-de-obra fosse assegurada em quantidade e continuidade suficientes. E por esses tempos e nestas latitudes, só o trabalho escravo proporcionaria tal garantia [...]”. O mesmo autor também destacou

que a lavoura de açúcar “[...] é mais rica e dá mais rendimento para a fazenda de Sua Majestade do que são todas essas Índias Orientais [...]”.

No Ceará, os canaviais se concentraram no litoral e nas manchas úmidas do sertão, como a Serra de Baturité, que apresenta aspectos climáticos e pedológicos favoráveis ao desenvolvimento dessa cultura (ANDRADE, 1977). No litoral, a cana-de-açúcar ocupou a zona fértil dos tabuleiros pré-litorâneos entre as vilas de Aquiraz e Aracati. Em 1622, a fabricação de açúcar no Ceará não chegou a ter o mesmo destaque que obteve em Pernambuco, pois diferentemente do que lá ocorria, o Ceará produzia aguardente em seus engenhos, a ser utilizada como moeda de troca por escravos na África (PRADO JÚNIOR, 1976, p. 24; FAUSTO 1996, p. 47).

O comércio da cachaça entre as vilas açucareiras do Ceará e a Metrópole teve sua contribuição para a ocupação do litoral. Esta atividade econômica deu início a modificação dos espaços sertanejos e litorâneos da Capitania do Ceará, contribuindo para o surgimento de novas relações sociais. Ainda na segunda metade do século XVII, quando se desorganizou o comércio do açúcar e teve a concorrência das Antilhas, o preço do produto despencou, reduzindo a procura do mercado internacional, o que levou ao declínio dessa atividade econômica no Brasil, em especial no Nordeste (ANDRADE, 1986).

Em termos de impactos ambientais, teoricamente o desenvolvimento da atividade açucareira foi responsável por um forte processo de desmatamento, que resulta na exposição do solo à ação pluvial, portanto, há maior erosão devido à chuva e o escoamento superficial. Os solos ficam empobrecidos e quase desaparecem. O material erodido é carregado para os vales fluviais e transportados para a zona costeira, aumentando o transporte sedimentar fluvial ou ficando retidos no próprio canal fluvial, assoreando-o. Nos documentos coloniais e na

literatura científica local, não há trabalhos e nem relatos que façam menção a estes impactos, necessitando de um estudo mais aprofundado. Pois, os registros podem estar nos vales fluviais e no próprio litoral.

A OCUPAÇÃO DO LITORAL PASTORIL (SÉCULO XVII E XVIII)

Com o declínio da atividade açucareira, surgiu um novo atrator no desenvolvimento econômico regional, a pecuária. Esta atividade concentrou-se na mesma região dos antigos canaviais, ou seja, no litoral e áreas circunvizinhas. Claro, que isso se deu pelas condições ambientais favoráveis (e.g. água, solo e alimento). É importante salientar que o gado foi utilizado, inicialmente, nos engenhos como força de tração e alimento.

Segundo Jucá (1994), a pecuária surgiu, por sua vez, como atividade complementar aos canaviais. No início do século XVIII, houve um conflito entre usineiros e pecuaristas pela ocupação dos espaços próximos ao litoral, pois o gado invadia os canaviais e o destruía, trazendo prejuízos aos agricultores. A Coroa Portuguesa arbitrou o conflito em favor dos usineiros e editou um decreto por meio da Carta Régia de 1701 que proibiu a criação de gado até dez léguas contadas a partir da faixa litorânea do Nordeste brasileiro (DIAS, 1998, p.35).

No Ceará, essa atividade foi concentrada no interior, deixando livre o litoral para o plantio da cana-de-açúcar. Os rebanhos se destinaram ao mercado interno, principalmente aos engenhos, porém se tornaram atividades separadas e as feiras de gado tornaram-se o elo entre ambos os interesses. Foi nesse momento, que a pecuária pôde ser vista como um fator de povoamento do interior.

Somente no século XVIII, surgiu de fato a primeira grande atividade econômica do Ceará, baseado na indústria pastoril, ou seja, no gado (LIMA & BATISTA, 2006, p. 125). Logo essa atividade foi descentralizada para as regiões sertanejas do Ceará, em especial, ao longo dos

vales fluviais dos rios Jaguaribe (Aracati), Acaraú (Sobral) e Coreaú (Camocim), pontos essenciais de colonização devido aos solos férteis e à abundância de água doce.

Nas margens desses rios surgiram portos fluviais utilizados até então para escoar a produção de sal que tinha sido destacada por Pero Coelho (1603) e Mathias Beck (1649). Braga (1944) destacou que as variedades de capim e de arbustos leguminosos favorecendo o pastoreio permitiram, justamente, a expansão do povoamento com base no criatório extensivo.

Pinheiro (2002, p. 21) “destacou que a perspectiva de se transformar nun grande proprietário no sertão apresentava-se como uma possibilidade concreta de ascensão social para muitos”. A nova frente de expansão promovida pelo gado representava uma real fonte de enriquecimento para aquela parcela que não teve espaço no ciclo da cana-de-açúcar. O mesmo autor também observou que consórcio entre pecuária e agricultura voltados para alimentação originou uma sociedade patriarcal, em que o poder dos proprietários de terra era o aspecto mais destacado, sobrepondo, por vezes, o poder da Coroa Portuguesa, ficando exposto nas guerras de famílias em disputa pela posse de terra.

Santos (2010) destaca que a expansão do gado no sertão cearense acarretou mudanças na ocupação da região. Já de início notou-se um direcionamento dos fluxos de povoamento para as áreas próximas aos principais rios e ao litoral. No fim da “Guerra dos Bárbaros⁵”, por volta de 1720, tem-se um aumento de pedidos de doação de sesmarias distribuídas, principalmente próximas a cidade de Sobral, e ao longo da bacia do Jaguaribe. Este é o momento em que temos uma expansão significativa do gado no sertão cearense. Mas assim mesmo Braga (1944, p. 149) descrevia que “[...] as mandas cearenses da beirada atlântica tinha consumo restrito e pouca probabilidade para dilatá-lo” (⁵A Guerra dos Bárbaros foram os conflitos, rebeliões e confrontos envolvendo os colonizadores portugueses e várias etnias indígenas tapuias

que aconteceram nas capitanias do nordeste do Brasil, a partir de 1688).

As fazendas aumentaram as suas estruturas e a produção bovina tomou vulto. Dada a escassa população, na grande maioria com baixo poder aquisitivo, a produção de carne excedia as necessidades internas. Não seria justificável para a acanhada economia do Ceará que centenas de animais fossem mortos apenas para o aproveitamento do couro, produto de destaque da colônia. Além do mais, havia necessidade da carne, tanto nos engenhos da zona da mata, região mais úmida do sertão, como nas demais concentrações populacionais (GIRÃO, 1984, p. 71 e 72). O problema, de início, foi solucionado com a comercialização do gado em feiras.

O rebanho bovino do Ceará tinha que atravessar o sertão nordestino até as feiras livres de Pernambuco, perdendo peso ao ponto de não ter condições físicas para o abate e a comercialização (GIRÃO, 1984, p. 72). Braga ressalta que:

Nesse ambiente pastoril a vida girava em torno do comércio de gado em pé para Pernambuco, Baía e Minas Gerais. Gozavam de preferência as boiadas do interior, porque as das fazendas litorâneas ou taboleiros adjacentes, menores de porte, menos resistentes, de cascas mais íracos, estropiavam-se na longura das caminhadas, dificilmente aos mercados distantes. (1944, p. 149).

Ainda partilhando das ideias de Braga, o mesmo destacou que:

Um anônimo teve a ideia genial de industrializar a carne desses rebanhos costeiros do Ceará, aproveitando a técnica do preparo da carne seca [...]. A ideia dominou o litoral pastoril, que além da matéria prima abundante possuía outros fatores abundantes [...]:

vento constante e baixa umidade relativa do ar, favoráveis à secagem e duração do produto; existência de sal, [...], barras acessíveis a cabotagem da época. (1944, p.150).

A partir da metade do século XVIII, o gado passou a ser abatido no Ceará, transformando-se em carne-seca salgada e em couro. Surgiam, assim, no Ceará, as fábricas de processar carne. O Ceará experimentava sua primeira ascensão econômica e demográfica desde do início da colonização portuguesa. O litoral deixava de ter apenas importância militar e passava a despertar interesses econômicos, o que levou ao surgimento pequenas vilas ao longo do litoral pastoril do Ceará.

No Ceará, as oficinas ou charqueadas surgiram primeiramente no pequeno Arraial de São José do Porto dos Barcos, hoje cidade de Aracati no litoral leste do Ceará (ALMEIDA, 1887). Essa referência também é destacada, por documentos da segunda década do Século XVIII, como o que rege a criação da Ouvidoria do Ceará, em 1723, em que Rocha Pita diz que:

Vinte léguas para o Rio grande do Norte, tem pelo sertão uma famosa povoação com o nome do rio Jaguaribe, que por ela passa, o qual seis léguas para o mar faz uma barra suficiente a embarcações pequenas, que vão carregar carnes em locais que chama de oficinas. (1976, p. 56).

As condições físicas do território cearense (vento, sal e umidade) propiciaram o surgimento e o desenvolvimento da indústria da carne – um tipo de fabrico de carne-seca, prensada, moderadamente salgada e desidratada ao sol e ao vento. Pinheiro (2002, p. 23) observou que rapidamente os pecuaristas ocuparam regiões antes desprezadas, em especial próximas aos principais rios do Ceará. Na medida em que

novos espaços eram cobiçados para o desenvolvimento da pecuária, os povos nativos eram expulsos para regiões mais interioranas do Ceará.

No que concerne ao desenvolvimento dessa atividade econômica é preciso referenciar a importância das barras fluviais, que permitiram com certo grau de segurança, a criação de entrepostos fluviais para o transporte por meio da cabotagem marítima da carne produzida no Ceará em direção as feiras no Nordeste brasileiro, em especial na região de Pernambuco. Logo, nas adjacências das barras fluviais, como a do Rio Jaguaribe, na cidade de Aracati, surgiram estruturas para o auxílio da atividade portuária, dando origem ao surgimento de pequeno povoados ao redor dos portos fluviais, o mesmo também foi observado em outras barras fluviais, destaque para os rios Acaraú e Coreaú na região Norte do Ceará.

Pinheiro (2002) também destacou que o desenvolvimento da pecuária foi importante para interligação das estradas e dos pequenos centros urbanos que despontavam com o apogeu do boi como matéria prima de uma rede econômica no Ceará. O mesmo autor registrou que as principais vias de comunicação eram a estrada geral do Jaguaribe, ligando o litoral cearense, a partir da cidade de Aracati, ao interior da Capitania, tendo como principal ponto de referência a vila de Icó e a estrada das boiadas, que ligava o Ceará ao Piauí, passando pela região de Acaraú. As principais oficinas de beneficiamento da carne e do couro do boi localizavam-se nas vilas ribeirinhas do Aracati e Icó (rio Jaguaribe), Sobral (rio Acaraú) e Camocim (rio Coreaú) (GIRÃO, 1984, p. 72).

A carne e o couro produzidos no Ceará eram levados aos portos fluviais (Aracati, Sobral e Camocim) e transportados em pequenas embarcações até as feiras e comércios. Esse período foi próspero para o desenvolvimento do litoral pastoril, tendo como base a difusão da navegação de cabotagem, como destacado anteriormente.

Logo, as oficinas instaladas nas desembocaduras dos rios favoreciam o embarque direto da carne-seca das fábricas para os mercados consumidores. Braga relata que:

“O litoral nordestino antes tristonho e amanhado, que se desata do Parnaíba ao Assu, criou alento com o escambo das carnes, regularizando-se a navegação, e ao invés de trocas esporádicas nasceram transações comerciais permanentes que se concentraram nas praças de Pernambuco, Ceará, Baía, Rio de Janeiro, Maranhão e Pará” (1944, p.150).”

As oficinas não tardaram a atrair as boiadas do sertão, pois que, trazendo-as para os portos fluviais, os fazendeiros evitavam o longo percurso por meio do sertão até as feiras de Pernambuco. Além disso, os pecuaristas recebiam do governo o chamado “subsídio de sangue”, que era isenção ao imposto cobrado sobre o abate de bois (400 réis) e vacas (200 réis). Girão (1989, p. 74) enfatizou que esse movimento comercial aproximou o litoral e o sertão e os laços administrativos entre as duas regiões tornaram-se mais significativos.

A cidade de Aracati, localizada nas margens do rio Jaguaribe, foi o grande centro produtor de carne-seca do Ceará, além da matéria prima abundante era o porto fluvial mais próximo das cidades de Recife e Salvador. Por volta de 1740, estima-se que entre 20 e 25 mil cabeças de boi eram comercializadas na forma de carne processada nas oficinas salgadas, que ficavam ao longo do rio Jaguaribe (LEMENHE, 1981/1982).

Outro fato marcante na época, era a concentração de embarcações e de boiadas na foz do rio Jaguaribe, com o fim da quadra chuvosa (entre fevereiro e maio), para processamento e transporte da carne produzida nas oficinas salgadas. Assim, estava aberta a

estação dos negócios, do sertão os carros traziam couro, solas, vaquetas⁶ e algodão (⁶Couro curtido e preparado, próprio para a fabricação de bolsas e calçados, couro delgado para forros).

O porto de Aracati integrava-se numa rede de portos fluviais em que se baseava o transporte marítimo de carne-seca e de sal entre as capitanias do Rio Grande do Norte, Pernambuco e Ceará (SANTOS, 2008) (Figura 4). O mesmo autor também acredita que o porto de Camocim escoava uma pequena produção de sal a ser utilizado nas oficinas de Aracati e outras capitanias, visto que a carne produzida nas cabeceiras dos rios Coreaú e Acaraú só teria projeção comercial mais tarde, utilizando os portos homônimos respectivos.

Todo o progresso comercial e populacional do Aracati fez com que no dia 10 de fevereiro de 1748, o povoado fosse elevado à categoria de vila com o nome de Santa Cruz de Aracati (GIRÃO, 1986, p. 139). Logo o comércio de carne e couro atraiu para o Ceará os abastados senhores da Capitania, fazendo com que a especulação sobre essa atividade tomasse dimensões nacionais (SOUSA, 1922, p.12).

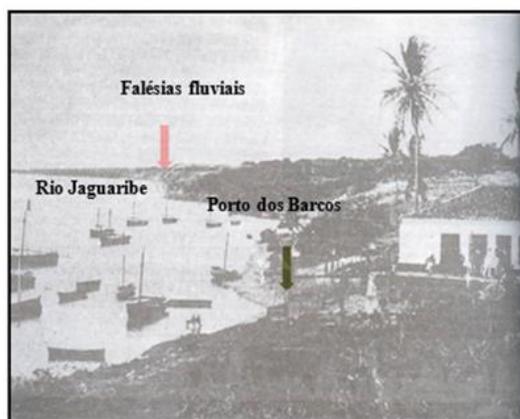


Figura 4 – Porto de Aracati em 1920, às margens do rio Jaguaribe, litoral leste do Estado do Ceará. A seta vermelha identifica a linha de falésias fluviais na margem oeste do rio, a seta Amarela indica o local do porto de Aracati. Fonte: Espínola, 2007.

A movimentação do porto de Aracati era tão considerada que a Câmara da vila resolveu controlar o fluxo de embarcações. A partir de dados do livro de registro da Câmara, Nogueira (2010), organizou os registros dos barcos de entrada no porto de Aracati (Tabela 1), entre 1767 e 1776, bem como, o número de barcos que visitaram o porto (Tabela 2), entre 1787 e 1802.

Tabela 1 – Entrada de barcos registrado no Porto de Aracati entre os anos de 1767-1776 (Fonte: (In) Nogueira (2010). Fonte: Livro Nº 23 de Registro de embarcações que deram entrada no porto de Aracati, 1767-1776).

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
1767							2	3		2		3	10
1768			1		2	8	3	1	1			1	17
1769				1	1	1	2	2			1		8
1770	1				4	2					1		8
1771						1							1
1772													0
1773	2				9	4	1		1		1		18
1774												1	1
1775	1					7	2	1	1			2	14
1776	1												1

Tabela 2 – Quantidade de barcos que atracaram no porto de Aracati (1787-1802) (Fonte: (In) Nogueira (2010). Fonte: Livro Nº 23 de Registro de embarcações que deram entrada no porto de Aracati, 1787-1802).

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total/ano
1787								1				2	3
1788		2				3	2	1		1			9
1789			1		3	4	2	5	2	1	2	3	23
1790	1	1	1	1	3	3	3				3	4	20
1791	5	4			2	6	4	2	3	2	1		29
1792	1				3	3	3	1	1	3	1	3	19
1793		1	3	1	1	4	2	4	1	2	3	3	25
1794	5	1	1			2	3	1		1	1	1	16
1795	2	2	1	1			3		1		1	3	14
1796	1	3				1	1			1	1	1	9
1797						1		2		3	1	4	11
1798		4	3		1			3	1	1	1	1	15
1799	2		2	2				2	2	3	2		15
1800		2		1			2	3		1	1	2	12
1801	2	2	2					2		3		2	13
1802	2	2	1	2									7
Total/mês	21	24	15	8	13	27	25	27	11	22	18	29	240

Nogueira (2010), em seu estudo sobre a hierarquia social da elite camarária de Santa Cruz do Aracati (1748-1804), destacou que a vila de Aracati dominava comercialmente o circuito econômico da carne-seca no Ceará. Também destacou que Segundo Manoel Esteves de Almeida⁷, no auge da atividade, passavam pela fabricas de carne, anualmente, de vinte a vinte e cinco mil bois ⁽⁷⁾(In Revista do Instituto Histórico do Ceará, Fortaleza, Tomo I, 1887. p. 83).

Aracati exteriorizava sua opulência na arquitetura e no trato social, merecendo do governador Azevedo Montaury, em 1767, a opinião de que “[...] das vilas todas da Capitania só esta do Aracaty merece o nome [...]” (GIRÃO, 2000, p. 164). O mesmo autor também ressaltou que tudo na cidade do Aracati girava em torno da comercialização da carne. A própria estrutura urbana da vila tinha como finalidade dos seus traçados a comunicação das oficinas com o porto dos barcos.

É de ressaltar que o Ceará ainda se mantinha subalterno à Capitania de Pernambuco. O desenvolvimento da chamada carne-do-ceará possibilitou o surgimento de novos núcleos

urbanos no litoral ligados aos rios Pirangi e Choró, bem como, o início de um mercado interno (NOBRE, 1979). Dessa forma, se deu início um processo de circulação de bens que tinha como assentamentos as povoações de Aracati, Acaraú, Granja, Sobral e Camocim. Esse desenvolvimento da pecuária teve consequência direta no desenvolvimento portuário, especialmente, o fluvial.

Braga (1944, p. 154 e 155) destacou que durante os primeiros 50 anos do século XVIII,

[...] a cidade de Aracati dominava o Ceará economicamente e socialmente. Importava mais seiscentos mil cruzados e as exportações caminhavam perto do dobro, [...]. A riqueza, o contato com gente mais civilizada, poliu os aracatienses, a ponto de se tornarem os homens mais notáveis da Capitania.”

Em 1770, outras vilas passaram a ter destaque na produção de carne na Capitania,

eram as ribeiras de Sobral e Camocim. O serviço de cabotagem nas barras dos rios Acaraú e Camocim transportava a produção até os portos de Pernambuco. Girão (1984) também destacou que a prosperidade econômica de Sobral e Camocim com o crescimento da pecuária aformosearam as vilas, tornando-as terras mais laboriosas e civilizadas.

No pleno desenvolvimento da atividade econômica baseada na carne-seca, houve um forte período, em curto prazo, de falta de chuvas, denominado por seca, momento em que a estiagem atinge o território, trazendo morte e desesperança. As secas de 1777-1778 e a de 1790-1793, como exposto por Castro (1974, p. 135) – “[...] arruinaram a pecuária do Ceará [...] a indústria de carnes no Brasil emigra do Ceará e firma-se definitivamente, a partir de 1780 no Rio Grande do Sul”.

Braga (1944, p.156) destacou que a “seca dos três setes”, como se tornou conhecida, foi responsável por dizimar um oitavo de todo o rebanho cearense e uma parte considerável da população sertaneja (Figura 5). Face ao problema, os sobreviventes migraram para o litoral em busca de melhores condições de vida, aumentando a ocupação nas cidades litorâneas do Ceará.

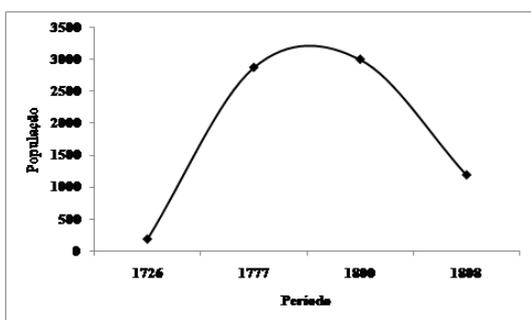


Figura 5 – O gráfico ressalta o declínio no crescimento populacional do Ceará entre 1777 e 1808, isso em decorrência das secas 1777-1778 e 1790-1793 que assolaram todo o território cearense. Fonte: Com base nos dados publicados por Funes, 2000 na Revista do Instituto do Ceará (Tomo XXIX, Censo Demográfico de 1872).

A seca de 1790 a 1793 foi responsável pelo esgotamento dos mananciais, as pastagens minguaram, famílias inteiras padeceram por falta de água e o gado pereceu, nem as alimárias silvestres escaparam à fúria da fome e da sede que lavrou durante quatro anos o Ceará. Nesse cenário desolador, desapareceu do Ceará um terço da população e o sertão virou deserto (STUDART, 1892). A esta calamidade os sertanejos denominaram de “Seca Grande”. Assim terminou, de forma abrupta, o ciclo de ocupação do litoral cearense induzido pela atividade econômica ligada ao boi.

A crise econômica da Capitania com o declínio do ciclo do gado, no final do século XVIII, foi amenizada a partir da incorporação do algodão como principal produto da Capitania, matéria-prima essencial para o desenvolvimento da indústria têxtil inglesa. Nesse período da história do Ceará, Fortaleza despontou como principal região econômica da Capitania, desbancando a vila de Aracati. E o trecho marinho da costa cearense passa a ser hegemônica através do porto marinho do Ceará, que ficava em Fortaleza, dando início a um novo período de ocupação do litoral.

CONCLUSÕES

A primitiva ocupação do litoral esteve ligada à sensação de segurança transmitida a partir da expulsão dos holandeses e franceses do Nordeste brasileiro. A ocupação do litoral e das zonas interioranas foi consolidada com o estabelecimento dos ciclos econômicos baseados em itens primários – ciclo da cana-de-açúcar (XVII) e o ciclo do gado (XVII-XVIII). No que concerne à ocupação do litoral, deve ser considerado que esse período, marcou nomeadamente a exploração do meio de forma sustentável.

O recorte temporal e geográfico adotado (do século XVI ao XVIII) permitiu uma análise alargada, todavia integrada, dos fatores que conduziram ao processo de litoralização do Ceará. Os principais fatores de antropização que,

direta ou indiretamente, integraram um processo que viria a culminar na construção do litoral pastoril foram: (i) a construção dos fortes, aldeias e vilas na zona costeira; (ii) o desenvolvimento de atividades econômicas, principalmente, baseada na indústria da carne-seca; (iii) o desenvolvimento de portos fluviais; (iv) o desenvolvimento da navegação de cabotagem; (v) o surgimento das vilas pastoris.

Todos os fatores descritos anteriormente condicionaram a formação de um litoral com desenvolvimento de atividades marítimas diferentes daquelas iniciais que foram baseadas, sobretudo, no militarismo e na defesa do território. A fusão entre a carne-seca do Ceará e o desenvolvimento portuário fluvial condicionou o desenvolvimento da sociedade cearense do século XVIII. Este processo está associado, *a priori*, à formação de um período singular da história colonial do Ceará, em que os fatores naturais antes limitantes ao processo de ocupação do Ceará, converteram-se em potencialidade para a expansão pastoril e, conseqüentemente, desenvolvimento do litoral cearense.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, M. E. 1887. Registro de Memória. *Revista do Instituto do Ceará*, **1887**: 85-87.
- ANDRADE, M. C. 1977. *Espaço, polarização e desenvolvimento: a teoria dos pólos de desenvolvimento e a realidade nordestina*. Recife: Grijalbo, 70 pp.
- BECK, M. 1649. Diário da minha viagem ao Siará empreendida ao serviço da Pátria e da Companhia das Índias Ocidentais. Publicado em tradução e com notas de Alfredo de Carvalho, com o título "Diário da Expedição de Mathias Beck ao Ceará em 1649". In: *Revista do Instituto do Ceará*, ano XVII, 1903, pp. 330-405, Fortaleza, CE, Brasil, 1649.
- BRAGA, R. 1944. Um capítulo esquecido da economia pastoril no Nordeste. *Revista do Instituto do Ceará*, **61**: 149-162.
- CASTRO, J. L. 1974. *A pecuária no Ceará*. Superintendência do Desenvolvimento do Estado do Ceará, T. XXVI, pp. 132-142, 1974.
- DIAS, R.L.F. 1998. *Intervenções Públicas e Degradação Ambiental no Semi-Árido Cearense (O Caso de Irauçuba)*. Dissertação de Mestrado. Desenvolvimento e Meio Ambiente, PRODEMA. Universidade Federal do Ceará, 139 pp.
- ÉLERES, P. 2005. *Terrenos de marinha: terrenos marginais dos rios navegáveis*. 34 pp. (Disponível em: http://www.anoregmt.org.br/arquivos/2683/1CAMPO-NOVO-PARECIS-10_candido_paraguassu.pdf). Acessado em 30/08/2017.
- FAUSTO, B. 1996. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 660 pp.
- GIRÃO, R. 1986. *Evolução Histórica do Ceará*. Fortaleza: BNB (Banco do Nordeste do Brasil), 444 pp.
- GIRÃO, V.C. 1989. As Charqueadas. In: Simone de Souza (Coord.) *História do Ceará*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, pp. 63-78.
- GIRÃO, V. C. 1984. As Oficinas ou Charqueadas no Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*, pp. 71-92, 1984.
- JUCÁ, G. N. M. 1994. A guisa de introdução – o espaço nordestino: o papel da pecuária e do algodão. In: Simone de Souza (Coord.) *História do Ceará*. Fortaleza: Edição da Fundação Demócrito Rocha, pp. 13-20.
- LIMA, L. C.; BATISTA, F. G. 2006. Novos arranjos como exigências da globalização. In: Luiz Cruz Lima (Org.) *Reestruturação socioespacial: do espaço banal ao espaço da racionalidade técnica*. São Paulo: Annablume, pp. 121-162.

- MORENO, M. S. 1618. Relação do Ceará. In: Raimundo Girão. *Três documentos do Ceará colonial*. Coleção História e Cultura, Instituto do Ceará, Fortaleza: Departamento de Imprensa Oficial, pp. 159-201, 1618 [1967].
- NOGUEIRA, G. P. 2010. *Fazer-se nobre nas fímbrias do império: práticas de nobilitação e hierarquia social da elite camarária de Santa Cruz do Aracati (1748-1804)*. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Federal do Ceará, 358 pp.
- PAULA, D. P. 2012. *Análise dos riscos de erosão costeira do litoral de Fortaleza em função da vulnerabilidade aos processos geogênicos e antropogênicos*. Tese de Doutorado. Curso de Ciências da Terra, do Mar e do Ambiente, Universidade do Algarve, Faro, Portugal, 364 pp.
- PAULA, D. P.; MOARIS, J. O.; FERREIRA, O.; DIAS, J. M. 2015. De um simples porto a uma cidade convertida para o turismo: artificialização do litoral de Fortaleza-CE, Brasil. In: Silva Dias Pereira; Maria Antonieta C. Rodrigues; Sérgio Bergamaschi; Joana Gaspar Freitas (Org.). *O Homem e as Zonas Costeiras. Tomo IV da Rede BrasPor*. Rio de Janeiro: Corbã Editora Artes Gráficas Ltda., Cap. XII, pp. 200-213.
- PINHEIRO, F. J. 2002. Os povos nativos do Ceará (uma síntese possível). In: Gilmar Chaves (Org.) *Ceará de corpo e alma*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, pp. 21-38.
- PITA, R. 1976. *História da América Portuguesa*. Belo Horizonte: Itatiaia, pp. 5-56.
- PRADO JR., C. [1945]. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1976.
- SANTOS, C. A. P. 2008. *Entre o porto e a estação: cotidiano e cultura dos trabalhadores urbanos de Camocim-CE (1920-1970)*. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, 257 pp.
- SANTOS, C. A. P. 2010. Sobre a produção do espaço urbano e o processo de verticalização no Brasil: algumas considerações. *Caderno Prudentino de Geografia*, **32**: 155-175.
- SCHWARTZ, S. B. 1987. Plantations and peripheries, c. 1580 – c. 1750. In: Leslie Bethell. *Colonial Brazil*, New York: Cambridge University Press, pp. 67-144.
- SIMONSEM, R. C. 1937. *História Econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Nacional, 196 pp.
- SOUSA, E. 1922. *Álbum do Jaguaribe*. Belém: Gráfica Amazônia, 102 pp.
- STUDART FILHO, C. 1966. *Páginas de história e pré-história*. Fortaleza: Instituto do Ceará, 294 pp.
- STUDART, G. 1892. *Notas para história do Ceará: segunda metade do século XVIII*. Lisboa, Tipografia do Recreio, 507 pp.
- STUDART, G. 1924. *Geographia do Ceará*. Fortaleza: Tipografia Minerva, 160 pp.
- TUPINAMBÁ, S. V. 1999. *Do tempo da captura à captura do tempo livre. Terra e Mar: caminhos da sustentabilidade*. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará.
- VARNHAGEN, F. A. 1854. *História geral do Brasil*. Tomo Primeiro. Rio de Janeiro: caza de E. e H. Laemmert.