

38

**DOIS
TRABALHOS
SOBRE AMÉRICA
COLONIAL
LUSO-
ESPANHOLA**

I A ESTRADA
SOROCABA-SACRAMENTO
NA APROPRIAÇÃO DE
TERRAS E GADO NO
BRASIL MERIDIONAL
(1680-1750)

ENRIQUE PEREGALLI

NO esquema da comercialização do gado entre o centro-sul do Brasil, Sorocaba - no planalto paulista - e Sacramento - no Rio da Prata - viram-se nos limites de um arcabouço de estradas que se estendiam desde os campos da Banda Oriental do Rio Uruguai até os campos de Piratininga.

Sabe-se que a maioria do gado e dos equinos negociados no planalto paulista foram caçados além da Lagoa Mirim - limite meridional das possessões portuguesas - criados no Continente de São Pedro e transportados para Sorocaba ao longo da Estrada do Sul.

O estudo da organização desta rede viária entre a fundação da Colônia do Santíssimo Sacramento em 1680 e o Tratado de Madrid em 1750 é imprescindível para entendermos a ocupação luso-espanhola destas áreas.

Como dizíamos, Sorocaba e Sacramento formaram o último eslabão de uma corrente que se estendia através do Brasil Meridional. Construída, destruída e reedificada sucessivamente, Sacramento significou uma ameaça ao sistema comercial monopolista espanhol. Localizada sobre a margem oriental do rio Uruguai, bem nas portas de Buenos Aires, fornecia às populações platinas mercadorias que incluíam negros escravos, em troca da prata de Potosí.

Nesta posse lusitana conjugaram-se interesses metropolitanos e coloniais: enquanto as milícias privadas corriam atrás da riqueza pecuária que começaria a adquirir importância econômica justamente após a fundação de Sacramento, a coroa defendia seu porto com vistas à manutenção do comércio com Buenos Aires.

Portugal centrava nesta fase seus esforços militares na área da circulação, isto é, preocupava-se em assegurar as condições de escoamento dos produtos coloniais, limitando-se a prestar ajuda aos colonizadores que imbuídos de deveres militares cabiam-lhes a tarefa de defender e assegurar a posse da terra. (1)

Manoel Lobo, o fundador de Sacramento que por aquela época governava o Rio de Janeiro, trouxe na sua bagagem, durante sua passagem por Santos rumo ao rio da Prata, cartas de "punho de El-Rei" solicitando aos senhores paulistas ajuda para dito empreendimento. (2)

Desde então a "herança bandeirante" seria desviada para o sul, dedicando-se ao próspero negócio de abastecimento às populações integradas na economia de exportação.

São Paulo carecia de um produto de exportação que a sugeitasse aos interesses comerciais metropolitanos. Mais que uma cidade, formava um conglomerado de vilas construídas de acordo com os caprichos da natureza. Cidade eminentemente agrícola, também tinha necessidade dos produtos da terra das regiões circunvizinhas, obrigando a organizarem suas economias em função do mercado da capital. (3)

Deveremos esperar o começo do século XIX para que a grande lavoura comece a ocupar em São Paulo um espaço crescente na vida econômica da região que pouco antes se dedicara ao pastoreio, além das simples culturas de subsistência. (4)

Em fins do século XVII, quando edificaram-se as primeiras pontes de Sorocaba, começou a ser aberto o caminho

para Curitiba. Além deste ponto, as escuras ladeiras verticais ofuscadas pelo vapor dos vales que o ar frio condensa a mil metros, breiou até 1730, as ligações terrestres entre Curitiba e Laguna.

Na extremidade sul da linha de Tordesilhas, o porto de Laguna foi o ponto de desembarque das tropas que se dirigiam à fronteira, provenientes fundamentalmente de Santos, e o ponto de embarque de gado, couro, sebo e mueres que encaminhavam-se ao Brasil central.

Além deste ponto, as perigosas costas oceânicas não incentivavam o viajante a prosseguir seu caminho marítimo. Quando o oceano permitiu uma enseada mais ou menos segura na entrada da Lagoa dos Patos, seria fundada em 1737 o porto de Rio Grande que guarneceria a área situada entre o Atlântico, a Lagoa Mirim e a dos Patos.

Após o estabelecimento português no Prata, a Companhia de Jesus começaria a ocupar em 1687 a região dos 7 Povos das Missões Orientais, compreendida entre o rio Negro e o Uruguai até os primeiros contrafortes das serras que acompanham a orla marítima.

Os lusitanos necessitavam urgentemente romper o isolamento de Sacramento. A baía de Montevideu, o melhor porto natural do estuário seria ocupada em 1726 pelos espanhóis para despejar uma partida de lusitanos que haviam começado a construir as primeiras edificações de um futuro aldeamento.

Além destes pontos urbanos uma imensa terra de ninguém separava espanhóis e portugueses: nada de propriedade privada, nada de arame farpado. A maioria dos núcleos luso-espanhóis na região

fronteiriça terão suas origens em postos militares instalados após o Tratado de Madrid.

As distâncias começariam lentamente a encurtar-se quando na mesma época da fundação de Montevideu grupos de açorianos lançaram as pedras fundamentais de Viamão e Porto dos Casais na Lagoa dos Patos. Açorianos esses que Cebalhos trasladará curiosamente em 1753 para território espanhol - após a incursão militar até o Rio Grande onde estabeleceram as bases da cidade de São Carlos. (5)

Recuos e avanços se sucediam de ambos os lados. Doze rotas prioritárias foram levantadas por Mário Harconde Albuquerque na penetração portuguesa no Brasil Meridional: (6)

Todas estas rotas, que não passavam de trilhas através das quais homens e cavalos transpunham as serras em caravanas, eram inadequadas para a passagem de tropas de gado e equinos. Milhões de cabeças pastavam livremente na região sul. De onde provinha esta riqueza pecuária?

Os jesuítas afirmam que membros de sua companhia contrabandearam os primeiros animais de São Vicente para Assunção - o governo paulista mantinha a proibição de levar gado para o interior.

Se fosse aceita esta argumentação, as cabeças introduzidas por mandato do governador paraguaio Hernando Arias de Saavedra (1611 na ilha do Vizcaíno e em 1617 frente às ilhas de São Gabriel na futura região de Sacramento) seriam descendentes das "vacas jesuíticas". Este argumento legal dariam-lhes condições de reclamar como de sua propriedade o gado da Banda Oriental.

Com a sistemática destruição levada adiante pelas bandeiras paulistas que tinham como destino final o apresamento do Índio missionário, o gado segundo Coni fora introduzido no Alto Uruguai por volta de 1635, (7) terminaria espalhando-se pelas campinas rio-grandenses.

Nossa historiografia deteve-se longamente na pesquisa sobre a origem do gado, de seus focos de irradiação; historiadores tentaram descobrir o "atestado de nacionalidade" dos primeiros bois e das primeiras

vacas. Ora, o fundamental não é discutir se os animais rio-grandenses vieram das missoes, ou se o gado Oriental foi descendente do gado paulista.

O importante é elucidar as condições que permitiram que uma dúzia de cabeças transportadas da Europa para a América se transformaram em milhares, e depois em milhões. Podemos afirmar que não existia nenhum impedimento geográfico que evitasse o andar dos animais, nem cidades, nem estâncias. Não existiram tribos numerosas

DOZE ROTAS PRIORITARIAS DO BRASIL MERIDIONAL

N.º	CAMINHOS	PRINCIPAIS ITINERANTES	RAMIFICAÇÕES OU VIAS DE ACESSO
1	Peabiru	Alejo Garcia - 1524	Campos de Piratininga, Ribeira, Campos Gerais, Tibagi, Ivaí, Piquiri, Guaíra, Peru
2	Cubatão a S. Vicente e Santos	Martim Afonso e Jesuítas - 1532	Litoral, Serra do Mar, Campos de Piratininga.
3	Cubatão de Santa Catarina	D. Alvaro Cabeza de Vacca - 1541	Baía de Babitonga, Lagoa de Saguacu, Geruva, Campos de Curitiba, Iguacu, Peabiru.
4	Cubatão do Paraná	Habitantes de Paranaguá na busca do ouro - 1580	Porto de Cima, Serra do Mar, Arraial Grande (São José dos Pinhais) Campos de Curitiba.
5	Tietê	Bandeirantes depois de 1.600	Parapanema, Peabiru.
6	Campo dos Biturunas - rio Uruguai	Bandeirantes depois de 1.600	Peabiru, rio Iguacu, Campo dos Biturunas, Xapocé, rio Uruguai.
7	Sorocaba - Curitiba	Busca do ouro - depois de 1.600	Campos de Piratininga, Ribeira, Açungui, Arraial Queimado (Bocaiuva) Campos de Curitiba.
8	Sorocaba - Curitiba	Busca do ouro - depois de 1.600	Campos de Piratininga, Passo do Itararé, Campos Gerais, Serra São Luiz, Campo Largo.
9	Laguna - Viamão Rio Grande	Brito Pixoto (1680 - 1690)	Somente acesso marítimo.
10	Colônia do Sacramento - Rio Grande	João de Magalhães (1706 - 1720)	Acesso costeiro.
11	Litoral de Santa Catarina - Curitiba	Francisco de Souza Fariz - 1728	Araranguá, Conventos, Lajes, Campo Alto, Serra do Espigão, Campo do Tenente.
12	Viamão - Campos de Curitiba	Cristóvão Pereira de Abreu - 1731	Vacaria, rio Uruguai, Lajes, Campo Alto, Serra do Espigão Campo do Tenente.

Outra via seria pelo vale do rio do Peixe - Campos Novos - rio Uruguai

que exterminassem as crias.

Bom clima e boas pastagens reproduziram o rebanho original. (8)

E quanto aos equinos, estes foram introduzidos pelos europeus com fins militares: sua multiplicação seguiu os mesmos caminhos do gado.

Lusitanos e castelhanos iniciaram movimentos colonizadores procurando dar validade a suas pretensões territoriais. Era a velha norma de que a terra pertence a quem a coloniza e não a quem a descobre: "Quem possui de fato deve possuir de direito".

Mas a luta pela terra foi posterior à luta pelo gado: índios minuanes e charrúas, jesuítas, espanhóis e portugueses envolveram-se no combate pelo gado, "pensado como fruto natural de livre apropriação". Se for possível estabelecer uma periodização entre as duas fases, esta seria balizada pelo Tratado de Madrid.

A aparição marcante das cidades, a separação entre o "ager publicus" e a propriedade privada (no sentido dado por Marx em Formações Econômicas Pré-Capitalistas) o gado marcado, a presença palpável dos interesses metropolitanos, a organização das estâncias, todas estas características corporificaram-se na região fronteira após 1750, em que a luta pelo gado enraizou-se na luta pela terra.

Até esta data os índios opuseram uma firme resistência à penetração europeia. Os principais episódios desta luta foram: o levantamento Minuã de 1730, para cuja repressão Zavala - governador de Montevideo - contou com a ajuda das missões; o levantamento de 1742 que foi de menor

intensidade. O grão levantamento charrúa de 1747 com claras influências portuguesas que manobraram os índios contra os espanhóis, levantamento este ferozmente reprimido pelos castelhanos. Em 1751 foram finalmente derrotados, retirando-se para o norte do território uruguaio. (9)

O sufocamento das rebeliões indígenas tornaria mais fácil o caminho Sacramento-Laguna. Conhecemos um roteiro efetuado por Domingo Filgueira levando uma tropa de animais: vindo pelas costas do Rio da Prata, atravessava em balsa o canal do Rio Grande e o Tramandaí a vau durante a maré baixa. Finalmente, utilizando-se novamente de uma balsa, transpunha o Aranaçu para alcançar Laguna, porto em que o gado era embarcado. (10)

A necessidade de atravessar o canal do Rio Grande exigiu o estabelecimento dos primeiros currais portugueses para guarnecer o gado que deveria ser previamente amansado para poderem ser colocados em cima da balsa. Além da Lagoa Mirim os animais pastavam longe dos postos espanhóis, constituindo-se em presa fácil para as partidas lusitanas.

Francisco de Souza Faria foi o primeiro em prosseguir com seus homens além de Laguna, saindo em 1728 nos campos de Laçes, via São Joaquim. A zona de Laçes tinha a particularidade de penetrar nas serras em forma de ferradura deixando um amplo espaço aberto aos domínios jesuíticos. O gado será lentamente empurrado pelos Tapes para este "curral natural" português.

Sendo Antônio Caldeira da Silva Pimentel governador de São Paulo (1727-1732) incumbiu o

sargento-mor Francisco de Souza Faria de traçar um caminho de São Paulo a Laguna. Criado o mercado consumidor, com as sucessivas descobertas de ouro no Brasil central, tratava-se agora de aumentar o fluxo de gado e equinos através de um trajeto terrestre.

Partindo de Laguna em fevereiro de 1728 costeou o Aranaquã pelos Morros dos Conventos até ser detido pelas intransponíveis matas que circundavam o rio. Retornou às costas depois desta infrutífera tentativa, atravessou o Aranaquã e seguiu rumo ao norte acompanhando a orla marítima.

Em virtude das serras que encontrou voltou ao citado rio e no vai-vem achou uma passagem pela Serra Geral. Depois de onze meses de marcha penetrando rumo noroeste, avistou finalmente campos abertos. Souza Faria e seus homens detiveram-se ali durante seis meses esperando mais gente e recursos solicitados ao governador de São Paulo.

A expedição continuaria rumo à Serra do Espicão onde encontrou uma cruz cuja inscrição aí gravada em 1727 indicava a presença jesuítica. Da Cruz dos Tapes passaram por um sítio chamado de Boa Vista alcançando posteriormente as cabeceiras do rio Uruguai.

Pelos Campos dos Curitibanos, nome dado em alusão aos seus povoadores que eram de Curitiba, avistaram o azul dos primeiros contrafortes da abrupta cordilheira que precisavam atravessar entre lombadas e penhascos.

Este passo seria o ponto de convergência da futura Estrada da Mata-que-ia de Currallinho ao sul da Lapa até Timbó ao norte de Lages - a BR116 e a ferrovia.

Depois de atravessado encontraram novamente campos ondulados que se estendiam até o rio Negro. Pelos Campos do Tenente alcançaram o Iguaçú, campos de Curitiba e Rio do Registro. Daí para frente o caminho já era transitado pelos vaqueiros que iam até São Paulo. (11)

Souza Faria assinalou no mapa um caminho que deveria ser melhorado para que permitisse a passagem de tropas. Foi no ano de 1730 que Cristovão Pereira de Abreu acompanhado do próprio Souza Faria e por ordem do governador Pimentel partiu dos confins de São Pedro com a missão de construir a estrada.

A primeira tarefa consistiu em reconstruir o caminho Rio Grande-Laguna, para o qual foram construídas pontes, calçadas e variantes. Voltou logo a Colônia do Sacramento disposto a fazer a viagem completa, a qual iniciou com 800 cavalgadas. Quem percorre o sul do Uruguai saberá que de Sacramento a Rio Grande não seria necessário construir estradas.

Em 1731 estava estacionado com sua gente no Aranaquã devido ao perigo que representava neste momento a movimentação dos Tapes, quiçás as últimas ondas do levantamento Minuã. Embarcou para São Paulo onde obteve armas e recursos: com este reforço deu reinício à marcha, levando umas 3.000 cabeças - aproximadamente 70% de cavalos, éguas e mulas e 30% de gado - e mais 130 peões.

Depois de treze meses de marcha, ora aproveitando o traçado de Souza Faria, ora construindo trechos alternativos encurtando distâncias ou tornado-as mais seguras, alcançaram Curitiba, não efetuando alterações no delineamento do caminho que se estendia até Sorocaba.

Conhecendo os inconvenientes apresentados pela orla marítima, Cristovão Pereira empenharia-se em 1737 em um novo traçado. Partindo da Guarda do Viamão (Santo Antônio da Patrulha) onde estabeleceu-se o registro das tropas no "Curral das Contagens" atravessou os rios Sinos, Tainha e Camisas para sair nos campos de Vacarias.

Vadeou o rio Pelotas surgindo no sul de Lages, contrastando com o caminho leste de Aranuã. Lages transformaria-se num importante entronque viário: um ramal sul seguia para o leste procurando atingir os campos de Viamão, um outro chamado de Caminho Novo atravessava melhores campos para as pastagens até Vacarias. Abreu prosseguiu pelos campos dos Curitibanos até a altura do rio dos Cachorros onde reencontrou o caminho para São Paulo. (12)

Da Colônia do Sacramento até Rio Grande somavam 130 léguas. Do Rio Grande até Porto dos Casais 50; dali até o registro de Curitiba 127 e mais 74 para alcançar Itapetininga, importante estação-invernada. Adicionando as 34 léguas até São Paulo teremos um total de 415 léguas, uns 2.490 quilômetros.

Um longo caminho esparava as manadas platinas do Registro de Sorocaba que visava inicialmente conferir as Guias de Trânsito fornecidas em Curitiba. Não se sabe quando começou a adquirir jeito de feira este comércio de bestas. Talvez tenha sido depois do estabelecimento do Registro de 1750 ou então a partir do início da cobrança do novo Imposto de 1756 destinado à reedificação da alfândega de Lisboa destruída pelo grande terremoto que abalou a capital portuguesa. (13)

Nos anos anteriores, a localização de Sorocaba nos limites dos campos que se

estendiam com algumas interrupções desde o Prata, transformou-a numa importante estação-invernada onde o gado descansava e engordava esperando os compradores vindos de São Paulo, Rio de Janeiro ou das Gerais. Esta função seria posteriormente assumida por Lapa.

" Os dados concretos sobre o volume de animais são poucos, e muitas vezes não resistem a um exame mais profundo. " (14) Seria também materialmente impossível diferenciar nesta fase gado Oriental e gado Rio-grandense, animais caçados ou criados nas estâncias. A diferenciação por raça e os cruzamentos com vistas à uma adequação no tipo de pastagem e no clima, foram produtos da organização da produção durante o século XIX.

Interessante é notar que os mapas da época onde os detalhes desta Estrada do Sul vem representado com mais detalhes e nitidez são de origem espanhola, que mostra a grande importância que os castelhanos atribuíam a esta via de comunicação, e o grau de vigilância que submeteram a penetração lusitana no sul do continente americano. (15)

A estrada permitiu o estabelecimento de estações-invernadas onde o gado descansava depois de uma cansativa marcha, engordava na espera dos compradores regulando o fluxo de gado a Sorocaba ou simplesmente detinha-se na esperança de que o tempo melhorasse para poder continuar a marcha. Na década seguinte à abertura surgiram Campo Largo ou Tamanduá (Palmeira) Santa Cruz ou Pitangui (Ponta Grossa) Iapô (Castro) Lança (Piraí)...

Unindo o mercado consumidor ao mercado provedor, a estrada viabilizou a ocupação econômica

do sul, e seria a gênese do movimento que transformaria a luta pelo gado em íntima relação com a terra, ao exigir quantidade e continuidade.

As invernadas constituíram-se numa importante fonte de renda dos habitantes ao longo da estrada, assegurando-lhes sua sobrevivência, e em última instância, mantendo a posse da terra em mãos lusitanas. Além das despesas com o aluguel da terra, o proprietário da tropa tinha gastos com sal e milho para os animais - além de outros cuidados para homens e bestas - que o armazém fornecia, geralmente nas mãos do dono da invernada.

Uma outra fonte de renda foi a condução do gado. Mas da mesma forma que não é possível calcular os custos das invernadas, não há possibilidade de se conhecer quanto ganhavam os condutores. (15)

Durante os anos que se seguiram ao Tratado de Madrid a Estrada do Sul aumentou em importância à medida que as estâncias rio-grandenses se organizavam e as guerras do sul exigiam tropas e recursos do Brasil central.

Os paulistas que começariam a retornar à capital ou às vilas da capitania após 1750, deslocados pelos emboabas e pela involução subsequente da economia mineradora, seriam enviados compulsoriamente para formar os Exércitos do Sul, enquanto os mais abastados dedicavam-se ao próspero negócio do abastecimento.

No transcorrer do século XVIII a Banda Oriental e o Rio Grande terão seus contornos desenhados.

A economia rio-grandense se integrará ao mercado colonial português como fornecedora de animais, couro e gorduras para o Brasil central, e posteriormente como abastecedor de charque - carne seca - para os escravos. (17)

A Banda Oriental, capitaneada por Montevideu desenvolverá uma "luta de portos" contra sua rival Buenos Aires em torno do controle do comércio internacional. As estâncias espanholas começariam a ser organizadas pelos comerciantes, ligados diretamente na administração do aparelho burocrático espanhol.

Estes latifundiários, aos quais a historiografia os chamou de proprietários "absenteístas" por permanecerem em Montevideu cuidando da "circulação", encarregavam a capatazes a "produção" de suas estâncias.

A debilidade militar dos espanhóis deveu-se justamente a que estes proprietários esperavam que a coroa espanhola defendesse suas terras, sendo que a Espanha não tinha condições de manter um exército permanente na fronteira.

Atitude diferente tiveram os senhores da terra rio-grandense que se envolveram diretamente na exploração de suas propriedades, deixando de lado a burocracia colonial portuguesa. A organização das estâncias gaúchas, viabilizadas com a abertura da Estrada do Sul, representou uma tendência inerente à uma maior apropriação de terras, e conseqüentemente, à contração contínua da fronteira. 1750 ficou para atrás.

BIBLIOGRAFIA

- (1) SODRE, N. Wernet A História Militar do Brasil - Rio de Janeiro. Civilização Brasileira 3a edição 1979 - pág. 18
- (2) O destacamento paulista, comandado por Braz Rodrigues de Arzão - encarregado da exploração das minas de Paranaguá - foi montado com auxílio da Câmara Municipal. Este contingente seguiu em 1679 por mar, e tendo sido dispersado por uma tempestade na altura de Santa Catarina, alguns voltaram para Santos, enquanto outros conseguiram desembarcar em Laguna, pouco antes explorada por Domingo Brito Peixoto, de onde seguiram por terra até o Prata.
- MAGRO, Omar Simões A Legião de São Paulo e o Regimento de Infantaria de Santos nas Campanhas do Sul in Revista do Arquivo Municipal de São Paulo Vol. XXIX junho de 1932 pág. 09.
- (3) MARCÍLIO, Ma. Luiza A Cidade de São Paulo: Povoamento e População (1750-1850) São Paulo Pioneira-Eduso 1973 pág. 09
- (4) BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio - São Paulo in História Geral da Civilização Brasileira TOMO II 2º Vol. SP Difel 1973
- (5) Os colonos portugueses, agora "castelhanos" dedicaram-se ao transporte de mercadorias entre as guarnições espanholas, sem promover significativamente a agricultura. Outros povoados - como Pão de Açúcar - também seriam fundados com famílias portuguesas transferidas do Rio Grande após as expedições militares. DE TORUON, Maria Sala e outros Evolución Económica de la Banda Oriental Montevideo Ediciones Pueblos Unidos 2a edic. 1968 pág. 42-43
- (6) ALBUQUERQUE, Mário Marcondes Pelos Caminhos do Sul: História e Sociologia do Desenvolvimento Sulino Parana. Secretaria do Estado da Educação e da Cultura 1978 pág. 73
- (7) COMI, Emilio Contribución a la Historia del Gaucho (Los Gauchos del Uruguay antes y despues de la fundacion de Montevideo) Buenos Aires Talleres S.A. Casa Jacobo Peuser Ltda 1973
- (8) Os interessados no assunto poderão consultar a:
- ABREU E SILVA, Florêncio O Gado Bovino e sua Influência na Antropogeografia do Rio Grande do Sul in A Provincia de São Pedro nº 11 mar/jun 1948.
- (9) DE TORUON, Lucia Sala e outros ob. cit. pág. 20
- (10) ALBUQUERQUE, Mário Marcondes, ob. cit. pág. 51

(11) Os dados foram retirados da pesquisa feita por Mário Marcondes nos arquivos de Paraná (ob. cit.)

(12) IDEM

(13) PETRONE, M.T.Schorer O Barão de Iguape São Paulo Coleção Brasileira Vol. 361 Companhia Editora Nacional 1976 pág 103

(14) PETRONE, M.T.Schorer O Fluxo de Gado a Sorocaba e a Importância econômica do caminho para o sul na década da Independência in Revista de História nº 94 S.Paulo Abr/jun de 1973 - pág. 392

De maneira geral, nos meses de inverno- junho a setembro- vinham menos animais, enquanto o maior fluxo se verificava nos meses de novembro a março, prolongando-se às vezes até maio, nos meses chuvosos. Idem pág. 398

(15) DERBY, Orvilhe A. A Estrada de São Paulo ao Rio Grande do Sul no século passado in Revista do Inst. Hist. e Geogr. de São Paulo Vol. III 1898, pág. 117

(16) PETRONE, M.T.Schorer O Fluxo de Gado a Sorocaba Ob. cit. pág. 492

(17) O surgimento da indústria do charque no Rio Grande parece dever-se às sucessivas secas de 1777-78 e 1792 no Ceará ,

que até então fornecia a maior parte da carne seca para o mercado brasileiro.

Sobre o Rio Grande do Sul, ver a excelente coletânea organizada por José Hildebrando Dacanal e Sergius Gonzaga RS : Economia & Política, Série do documento 2, editado pela Mercã do Aberto de Porto Alegre no ano de 1979.