

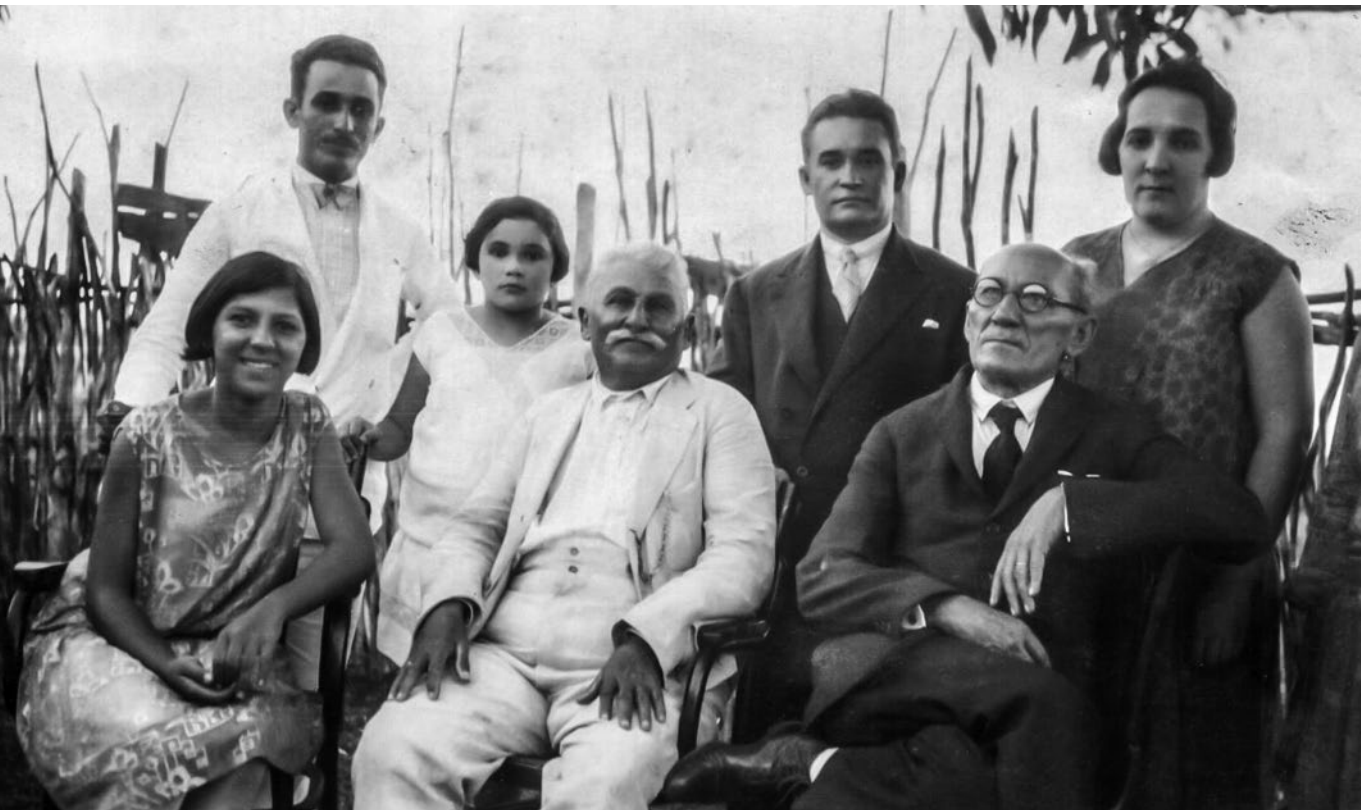
Uma história do açúcar

Gustavo Sobral

Organizador e autor de diversos livros, artigos, ensaios, já escreveu sobre arquitetura, literatura, história. Toda a sua trajetória escrita se reúne na página pessoal www.gustavosobral.com.br. Uma história do açúcar é uma tentativa de encontrar o passado.

Foi no rio Pequeno ou Baquipe, rio Ceará-Mirim, vindo da fracassada investida de achar ouro no Maranhão, que os filhos de João de Barros, donatário da Capitania do Rio Grande, procuraram se estabelecer por volta de 1555. Mas encontraram resistência dos índios que ali viviam amigados com os franceses negociadores de pau-brasil.

Tavares de Lyra e Luís da Câmara Cascudo, autores da história do Rio Grande do Norte, fazem referência a esta experiência frustrada de colonização pelo rio Ceará-Mirim.



Ambos apontam que, durante o período colonial e a presença holandesa, os engenhos existentes no Rio Grande do Norte eram dois, Ferreiro Torto e Cunhaú, e que o ciclo da cana em Ceará-Mirim é posterior. Apenas na segunda metade do século XIX começa a se desenvolver.

A ocupação efetiva acontece por volta de 1604, quando Jerônimo de Albuquerque Maranhão passa a conceder terras no vale do rio Ceará Mirim e o povoamento segue na doação de sesmarias. Os primeiros colonos se fixaram ali para explorar o gado e restou em documentos a notícia que ali se poderia fazer engenhos de açúcar.

Padre Serafim Leite aponta na Relação das cousas do Rio Grande, do sitio e disposição da terra: “(...) a grande várzea de Siara, tem de comprido cinco ou seis léguas e de largo quase uma légua; toda ela terra para ingênios tem cana-de-açúcar mui formosa, e nela os índios fazem grandes lavouras no verão”.

Até a expulsão dos holandeses, o vale do Ceará-Mirim era o limite do conhecimento geográfico do Rio Grande do Norte e após o interregno da ocupação holandesa, o governo português, recompondo os seus domínios, dividiu o Ceará-Mirim em Ceará de Cima e Ceará de Baixo, e se fez ali a aldeia de São Miguel do Guajiru, Vila Nova de Extremoz do Norte, em 1760, quando ainda terra de índios das nações Cariri e Tupi. Mas não se fizeram os engenhos.

O rio Ceará-Mirim, irregular, não chegava a constituir correnteza necessária para mover engenhos d'água. O vale dormiu até 1845, quando implantam a primeira moenda movida à força animal, e nasceu então o primeiro engenho. Começa em Ceará-Mirim a história de seus engenhos, seus bueiros e seus senhores.

É quando sai o pedido da Câmara Municipal por ofício para que a sede fosse transferida para a localidade de Boca da Mata, recebendo o nome de Briososa Vila do Ceará-Mirim. A Assembleia Legislativa Provincial aprovou e o presidente sancionou a lei determinando (lei provincial 321, 18 de agosto de 1855). No ano seguinte, uma resolução suspendeu, mas já em 1858, a lei 370 revogou a suspensão e a primeira reunião municipal na vila do Ceará-Mirim ocorreu em 14 de outubro de 1858.

Em 1882, já era cidade por lei de 9 de junho de 1882. Foi uma das primeiras do Rio Grande do Norte. O nome vem do rio que nasce em Santa Rosa, entre os municípios de Lajes e Angicos, tomando o caminho de João Câmara, Taipu e Ceará-Mirim e daí corre para o mar. O francês Jacob Rabi já registrava o nome Syara Minor, por volta de 1640. Dentre outras origens para o nome, destaca-se a indicação de Capistrano de Abreu: Ceará-Mirim significa água verde, rio verde.

O cultivo da cana também é tardio no vale do Ceará-Mirim se comparado a outras regiões do Brasil. O açúcar foi a base da exploração portuguesa no período colonial subsistindo à exploração do pau-brasil. Em 1534, já havia engenhos de açúcar nas capitânicas de São Vicente (futura São Paulo) e Pernambuco. A produção do Rio Grande do Norte foi pontual. No período colonial, poucos foram os engenhos em atividade e a produtividade, se comparada a Pernambuco, nada expressiva.

O açúcar foi a forma de recuperar a província após a seca de 1845. Era preciso se investir numa atividade que não sofresse tanto com as intempéries da seca. A seca sempre foi uma realidade aterrorizante com prejuízo para as fazendas de gado e perda das lavouras de algodão em que basicamente a economia da província se estruturou. A continuidade dos períodos de estiagem e seca marcou a ferro e a fogo o Rio Grande do Norte. E nesta formação econômica contam-se muitos séculos de história.

O litoral e o sertão

Cascudo resume bem: durante os séculos XVII, XVIII e parte do XIX, a pecuária reinou sozinha, quase que cedendo apenas nos dois últimos decênios à indústria açucareira. O século XX é do algodão e do sal. As atividades eram a fábrica de carne seca, as salinas, os engenhos de açúcar e o beneficiamento do algodão.

O destino da produção sempre foi o mercado externo. O gado e seus benefícios, carne e couro, destinavam-se às províncias vizinhas Paraíba, Pernambuco, Ceará; o açúcar ganhava os navios a vela, depois a vapor, rumo ao estrangeiro. O algodão cumpria seu destino europeu quando das crises da produção norte-americana abaladas pelo processo de independência e construção dos Estados Unidos e, posteriormente, pela Guerra de Secessão. A inconstância da política norte-americana era o sucesso da exportação algodoeira.

Na zona litorânea, a cana-de-açúcar nos engenhos; no interior, o gado pelas fazendas. A economia se explica pelo funcionamento da casa-grande. A casa-grande era o centro do universo que se esticava à senzala, às lavouras de cana e aos currais.

Um verdadeiro império com estrutura de mando autoritária que levava o capataz a ser a figura de poder, depois do senhor de engenho, e se completa com o mestre do açúcar, purgadores e escravos. Era assim que os engenhos grandes produziam açúcar.

Os menores eram nomeados engenhocas, mais simples, sem emprego de muita mão-de-obra ou recursos financeiros vultosos. Produziam basicamente cachaça e a cana a ser vendida aos grandes para que fizessem e exportassem o açúcar.

O açúcar foi responsável pelo povoamento da costa brasileira quando os portugueses intentaram que era preciso habitar as terras descobertas. Então, se importou todo o processo de produção a que já se dedicava o império português nas suas possessões nas ilhas de Madeira e Cabo Verde. E todo um sistema de vida e produção se instituiu na colônia.

O primeiro engenho de açúcar em terras potiguares foi o de Cunhaú. Em 1614, se produzia açúcar e recursos de subsistência como farinha e milho neste polo que se constituiu de um engenho de açúcar, casas e currais. Já em 1630, anotam os documentos, se enviava açúcar para Pernambuco, coisa de sete mil arrobas, e de lá corria para o exterior. Mais de cem anos depois, 1775, além do engenho pioneiro de Cunhaú se fabricava açúcar na capitania do Rio Grande do Norte em mais 27 engenhos.



O açúcar por aqui primeiro se desenvolveu no vale do rio Cunhaú e proximidades, e se expandiu para o vale do rio Ceará-Mirim, onde fez fama e se assentou no solo favorável e na irrigação, daí saía para ser exportado pelo porto de Natal. A engenharia foi dos engenhos movidos a boi para as moendas de ferro, e depois para a energia a vapor. A modernização da estrutura, no entanto, foi tardia e o açúcar do Rio Grande do Norte perdeu terreno. Investimentos só foram feitos no século XIX, quando daí se traçaram as estradas de ferro.

O açúcar também foi responsável pelo motor de um comércio lucrativo e que andou os séculos, a mercancia de escravos africanos pelas águas do Atlântico Sul. Este comércio foi capaz de intercambiar a colônia Brasil, Portugal e as possessões portuguesas na África, e foi este tráfico lucrativo que desenvolveu o comércio marítimo.

E que de tão forte, só por pressão inglesa e já no século XIX, precisamente em 1850, foi abolido. Mas esta é outra história. Quando o engenho caminhava para um processo de declínio, que se completa no Rio Grande do Norte no Brasil já republicano, surge a usina, unidade fabril produtora de açúcar.



O açúcar foi o ouro branco que as frustradas tentativas na aventura brasileira em busca de metais preciosos não logo satisfizeram, porque é só no século XVIII que as jazidas serão descobertas e exploradas.

Conteve-se o domínio português, por um bom tempo, com a exploração do açúcar e a criação do gado. Criação que, a história conta, empurrou o gado para longe das lavouras do litoral e levou à conquista de terras no interior, jogando o tratado de Tordesilhas para a Cordilheira dos Andes. O que fez com que o Brasil, quando se tornou independente, já nascesse praticamente com o tamanho que hoje conserva.

O gado era criado solto nas fazendas estabelecidas nas proximidades dos rios, e isso tudo já registra o Rio Grande do Norte no século XVII. As primeiras fazendas se instalaram na várzea do rio Potengi, a concessão de sesmarias no século seguinte distribuiu as fazendas de gado pelo sertão. E de lá o gado saiu desenhando estrada para o mercado de venda de Pernambuco e Ceará, estabelecendo todo um mapa de comunicação pelo interior.

Caminho que determinou toda uma nomeação das vilas pela civilização estabelecida na cultura do gado no sertão. Parelhas veio do costume dos moradores de, ao transitar por uma estrada, correrem com os cavalos emparelhados; Pau dos Ferros vem de um afamado pé de Oiticica às margens do rio em que se gravavam os ferros de marcar o gado. Era o pau dos ferros. E cada nome uma história que se conta.

O gado vivia solto, sem confinamento ou qualquer cuidado. Poucos homens para o trato, e este homem a figura do vaqueiro de couraça e gibão como sua imagem foi imortalizada. Pago pelo clássico sistema de ser a remuneração do vaqueiro a quarta parte das crias, a ser ajustada a cada cinco anos de lida. E foi a forma que o vaqueiro formou o seu próprio criatório. Tomava terra arrendada do patrão e firmava a sua própria criação, empregando o trabalho e a família.

Seu instrumento indispensável, o cavalo. Sem ele o vaqueiro não daria conta das crias. À ausência de cercas, usava-se o ferro. Fosse onde fosse a rês levava o selo do seu dono. O vaqueiro se ocupava em vigiar o gado, saber onde andava as vacas paridas e em recolher os bezerras. Tomava conta de tudo.

As condições adversas: seca, morte por mordida de bicho, falta de pasto, etc., demarcavam que, quanto maior o número de cabeças, mais terras seriam necessárias. A produtividade por hectare era baixíssima. Era entregar o gado vivo após longa viagem aos centros de compra e venda, ou era transformar logo em carne seca, solução para se aproveitar melhor a carne do rebanho. Do couro se aproveitava a matéria, curtido e salgado para fazer sola.

O sertão tinha as suas estradas e por elas o interior se interligava. Sem distinção das províncias. Faziam o caminho a passagem por Pernambuco, Paraíba, Ceará e Rio Grande do Norte, uma ligação muito mais próxima que de cada interior com a sua capital no litoral.

O roteiro do gado traçou caminhos e encontros, enquanto o comércio do litoral era portuário e por onde se mandava a produção para o exterior. A navegação de cabotagem ligava as províncias. O sertão até o século XVII era tudo que não fosse o litoral.

As oficinas de carne seca foram a indústria do gado e chegaram a atender até mercados distantes como Minas Gerais e Bahia. A farinha de mandioca, por exemplo, misturada com a carne seca, levada aos punhados a boca e misturada com rapadura, fazia a alimentação do vaqueiro.

O que pôs fim foi a seca braba nos anos de 1790, 1793 e 1794. Seca que veio para acabar com tudo, dizimar o rebanho e minguar a economia por falta de matéria-prima. Mas não se fala na carne seca sem falar no sal.



O sal aqui produzido era aqui consumido. Sobretudo no século XVIII, com as salinas sustentando as oficinas de carne seca. Era um negócio imbatível porque não havia demora e custo alto de transporte. As oficinas, portanto, ficavam nas proximidades das salinas. Tudo muito orquestrado, garantindo vantagens competitivas. O sal servia para desidratar a carne e conservá-la por mais tempo.

A coroa portuguesa reagiu com veemência ao sal aqui produzido, proibindo a exportação. Mas o negócio da carne seca continuou de vento em popa. O declínio mesmo foi atribuído às secas e a morte dos animais.

O oeste potiguar se pintou de salinas: Mossoró, Areia Branca, Macau, Açú, Arês, São Gonçalo do Amarante e Canguaretama. Em 1808, Dom João VI aceita que se extraia o sal brasileiro, e foi quando começou a exploração regular.

Na Europa oitocentista, o processo industrial avançava no século XIX com a introdução do aço e da eletricidade. É o tempo da tecnologia do barco a vapor, da comunicação por telégrafo e das distâncias superadas pelas estradas de ferro, a que se envolvia um sistema com bancos, companhias de seguro e casas comerciais.

O Brasil agrícola e escravocrata arrastava-se no processo abolicionista que vai atingir o tráfico marítimo em 1850 e encerrará todo processo apenas em 1888, com a Lei Áurea.

No Rio Grande do Norte, a economia escravista restringiu-se aos engenhos, pouco se anota de escravaria em fazendas de gado ou de algodão. O que se destinava à exportação corria do porto, por onde entravam tecidos, vinho, trigo e pólvora, entre outros. É o que se registra.

A balança comercial desequilibrada. Se exportava o primário, básico, volumoso e barato, e comprava-se o manufaturado, de alto custo, mas necessário a uma terra praticamente sem indústrias manufatureiras ou de beneficiamento.

Natal, a capital da província do Rio Grande do Norte, começa ganhar a importância que era de Macaíba, grande polo comercial que intermediava a produção dos vales dos rios Jundiá e Potengi, recebendo o que vinha do sertão do Seridó. Fabrício Gomes Pedroza é um dos que se estabelece em Macaíba e firma posição no desenvolvimento deste comércio.

É em suas terras, à margem esquerda do rio Jundiá, afluente do Potengi, onde se ancoravam as embarcações que traziam e levavam mercadorias que vinham de Ceará-Mirim e São Gonçalo, Canguaretama, Goianinha e do Seridó.

Fabrício Gomes Pedroza também foi responsável pela construção da estrada do Guarapes que partia do Alecrim, em Natal, e chegava a Macaíba. Era por onde trafe-

gava em comboio os mercadores. Conta a história que empregou as mais modernas técnicas de escrituração que havia. Seus negócios implicaram um almoxarifado e escritório na sua residência, o casarão no Guarapes, que deixou lendas para a história, de botijas enterradas e assombrações. Um tempo que se encerra com as estradas de ferro e a navegação a vapor, e com a conseqüente decadência deste centro comercial.

A economia desenhava faixas de algodão no agreste, entre o litoral e o sertão, e o gado solto vadiando na caatinga. A dificuldade do algodão era o transporte porque mesmo próximo ficava distante do litoral. No Rio Grande do Norte, seu celeiro é o Seridó. E ali se desenvolve uma região algodoeira e uma nova economia para um espaço que era só do gado.

A facilidade de produção o fez prospero. Não havia dificuldade na separação do caroço da fibra, muito menos para enfardá-la. O que exigia era trabalhador para a colheita. Em separado, mais para completar a cadeia da agricultura de subsistência, gêneros alimentícios que se plantavam nas várzeas dos rios. O milho ficava entre os algodoeiros e, nos canaviais, se via entremeando-se também a mandioca.

Verde vale

Floresce o açúcar em Ceará-Mirim. Era já o século XIX. Em 1845, se conta quarenta e três engenhos de açúcar em atividade no Rio Grande do Norte, e em 1847, calcula-se em 11.304 arrobas de açúcar exportadas; já em 1860, o número chega a 278.438. O engenho a vapor já era uma realidade em 1860, registrando maior produção que o antigo engenho a tração animal.

Se a região do Ceará-Mirim já era prospera para a promessa de instalação de engenhos no século XVIII, anunciam os documentos, foi a falta de interesse talvez, ou de recursos, ou a impossibilidade de se instalaram engenhos de água que fizeram que se retardasse.

Embora já naquele tempo se considerasse um atraso os engenhos a tração animal, e fosse impossível os engenhos de água no rio Ceará-Mirim, foram a tração animal os que se instalaram e só depois engenhos a vapor.

O ciclo da cana no Ceará-Mirim, registre-se, não foi diferente do que foi praticado em todo litoral do Nordeste. A plantação no baixo curso dos pequenos rios possibilitava o fertilizante, solo de massapé, necessário e a exploração da cana-de-açúcar e se deu nos mesmos moldes.

Tomavam o vale os rios Ceará-Mirim, Jitó, d'Água Azul, Quirí, Mudo, outros. O Ceará-Mirim, imponente, sinuoso, era fonte de água e adubo para o canavial. Um rio não perene, a exemplo do Nilo, que despeja com a sua passagem cheia a fertilidade da terra. Mas havia as cheias e com ela, prejuízos. A água levava canavial, levava tudo.

Só os inventários podem atestar a riqueza, quanto valiam os engenhos na conjugação de todos os seus bens materiais: a terra, a cana plantada e as benfeitorias. O tamanho de um engenho se avaliava pelo número de escravos, os que não possuíam mais de oitenta eram considerados fracos. Não há como se precisar o aporte, comparado aos engenhos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, dos engenhos existentes no Rio Grande do Norte, em sua maioria, concentrados no vale do Ceará-Mirim.

Aos efeitos da grande seca de 1845 e a procura por novas formas de produção em áreas que fossem menos afetadas se atribui o investimento nos engenhos de açúcar entre 1845 e 1861, que triplicaram em todo o Rio Grande do Norte, sobretudo, no vale do Ceará-Mirim. Registra-se também, o que permitiu a exportação do açúcar, a instalação de casas estrangeiras em Natal responsáveis pela comercialização.

O açúcar era embarcado no porto de Natal em navios a vapor rumo ao mercado estrangeiro. Em 1867, foram realizadas melhorias no porto para facilitar o escoamento da produção, bem como a abertura de um canal no rio Ceará-Mirim e a promessa de instalação de uma ferrovia ligando Natal a Ceará-Mirim.

As constantes cheias do rio provocavam enchentes o que exigia uma solução apresentada com a criação de canais de escoamento obra para engenheiros qualificados. Um engenheiro hidráulico enviado pelo governo imperial propôs a construção de valas no leito do rio e o custo da obra saiu às expensas dos senhores de engenho. Isso em 1862. Mesmo com a advertência de que era preciso limpar o canal para que não se perdesse toda a obra e investimento.

Nada foi feito e, dez anos depois (1872), se fez necessária uma nova obra. Desta feita para abertura de um canal no rio Ceará-Mirim. A comissão de acompanhamento da obra ficou a cargo de três senhores de engenho no triênio seguinte (1873-1875). Foram eles, Victor José de Castro Barroca e os tenentes-coronéis Francisco Xavier de Souza Sobral e José Mendes. Dois anos depois um novo canal foi providenciado no rio Bandeira.

A produção de açúcar vai tomar proporção no vale do Ceará-Mirim em dezenas de engenhos bangues firmados e a instalação de famílias produtoras que praticamente deram início ao povoamento do vale que daria origem à cidade de Ceará-Mirim.

A cidade de Ceará-Mirim nasceu da povoação de Boca da Mata pertencente a Vila Nova de Extremoz. Começou a partir da instalação dos primeiros comerciantes que ali se fixaram para atender aos engenhos. Uma pequena vila se formou a seis quilômetros do rio. Seu desenvolvimento foi lento durante todo o século XIX. A construção da matriz, Igreja de Nossa Senhora da Apresentação, é obra do século XX.

O açúcar, antes do surto da borracha na década de 1870, era o segundo produto na pauta de exportação brasileira. Em primeiro lugar vinha o café e, em terceiro, o algodão.

A preocupação dos produtores de açúcar era o mercado internacional. O período de prosperidade sofreu o primeiro abalo com a fabricação do açúcar de beterraba na Europa que levou à queda dos preços a partir de 1860. As secas de 1877 e 1879 também contribuíram para a derrocada.

A abolição da escravatura em 1889 pouco prejudicou a atividade canieira dos pequenos proprietários que já empregavam o trabalho livre na década de 1870. A política fiscal e a política de investimentos do governo, que compreendia crédito hipotecário e agrícola, redução de impostos de exportação e incentivo a modernização das técnicas de fabricação, não trouxeram uma alternativa satisfatória aos senhores de engenho. Faltava crédito para a lavoura de cana e a taxa de juros era elevada.

O declínio do preço do açúcar já se manifesta em 1873, e a taxa cambial praticada para garantir financiamento à Guerra do Paraguai também não contribuiu. A tentativa também foi de modernização sem mudança. O governo propôs o que seria um fracasso: os engenhos centrais, que acabariam por enfraquecer os pequenos engenhos.

Os engenhos centrais concentrariam a fabricação de açúcar com o uso de equipamentos mais modernos: a moenda de dupla pressão ou de quatro cilindros e uso de caldeiras de cristalização no vácuo. Além da falta de financiamento para a quase totalidade dos senhores de engenhos, os engenhos centrais transformariam os demais em meros fornecedores de matéria-prima.

Nascia o declínio dos banguês. Um prenúncio do que se deu com a instalação das usinas, sobretudo, em Ceará-Mirim. Outro entrave foram as obras de infraestrutura. A estrada de ferro só chega a Ceará-Mirim no começo do século XX.

O historiador Evaldo Cabral de Mello aponta este erro estratégico: “a [ferrovia] Natal-Nova Cruz, no rumo do sertão e da fronteira paraibana, oferecia à primeira vista um caso óbvio de erro do traçado pois o rumo prioritário de uma estrada de

ferro no Rio Grande do Norte deveria ser o vale do Ceará-Mirim, principal área geoeconômica da província responsável por 60% da exportação de açúcar”.

A solução viria depois com a construção do trecho Natal-Ceará-Mirim que se estenderia pelo caminho do sertão. O declínio do consumo do mercado externo encontra no mercado interno um substituto. A produção do açúcar bruto ou mascavo e a confecção da rapadura destinados ao sertão passou a ser a fonte de renda dos engenhos, que assim conseguiram sobreviver a agonia por mais um tempo.

A situação permaneceu inalterada com a virada para a República e os prejuízos com as cheias do rio Ceará-Mirim, a falta de investimento em infraestrutura e crédito para modernização levaram a decadência da produção do açúcar no verde vale.

A exportação do açúcar do Rio Grande do Norte em números já se apresentava em queda. Passou de 13.760.534 quilos em 1888; para 525, em 1905. Mas o desmantelo foi lento. Ainda havia o mercado interno para o sustento.

De 1894 a 1910, o vale fabricou sessenta por cento do açúcar do Rio Grande do Norte. A crise de 1910 representou outro duro golpe. Entre 1914 e 1925, Ceará-Mirim passou de cinquenta e seis engenhos para trinta e seis. Havia também a concorrência com a produção de açúcar no Estado de São Paulo. Para evitar a queda de preço e controlar a produção, o problema já era nacional, em 1933, Getúlio Vargas instituiu o Instituto do Açúcar e do Alcool. A produção resistiu.

Quando em 1936 Pernambuco extinguiu seus banguês, em Ceará-Mirim produziam açúcar mascavo e rapadura para fornecer ao sertão. Foi a proibição definitiva de se fazer açúcar bruto pelo Instituto do Açúcar e do Alcool o arremate final, sobrevivendo as usinas Guanabara, São Francisco e Ilha Bela. Os antigos engenhos de açúcar se tornaram meros fornecedores de cana. Era o fim.

A última salvação da lavoura ceará-mirinense foi pressionar o governo federal. Milton Varela, bangueseiro, em nome dos senhores de engenho do Rio Grande do Norte, apresenta ao Instituto do Açúcar e do Alcool em 1935, na cidade do Rio de Janeiro, um memorial prestando contas da situação precária da lavoura e dos engenhos, alegando que além do efeito nefasto das secas a falta de crédito rural, contribuía para a decadência do setor, os juros anuais a 18% que impediam o financiamento da lavoura e investimentos em modernização.

A maioria dos engenhos ainda era movida a almajarra. Obras de infraestrutura eram necessárias como a construção de uma barragem submersa em Itaipu, para evitar o prejuízo com as cheias do rio. Naquele ano, Ceará-Mirim contava, segundo o documento, com trinta e cinco engenhos banguês em atividade.

Este número nunca será preciso, engenhos surgiram e desapareceram da paisagem em menos de um século. A fala do presidente de província à assembleia provincial em 1854 registra: Ceará-Mirim, 15 engenhos de moenda de ferro; 12 de moenda de pau e um total de 169 escravos.

Em 1860, 44 engenhos. Manoel Ferreira Nobre em sua notícia sobre a província, publicação de 1877, aponta em Ceará-Mirim mais de 40 engenhos e o comércio pelo porto de Natal e Macaíba e na praia de Muriú com direito a porto e armazéns. Em 1912, 51. Ainda se vivia a prosperidade. Em 1937, a realidade já era outra: 25 engenhos e três usinas. As usinas eram São Francisco, Ilha Bela e Guanabara.

O açúcar teve papel insignificante para a economia da primeira República e perde espaço nas exportações em razão da concorrência oferecer mais vantagens, preço, e por estar mais bem aparelhada. Os produtores locais se voltam então para o mercado interno. Há, conseqüentemente, diminuição do volume exportado e queda do preço.

São Paulo passa a produzir açúcar por efeito de sucessivas crises do café, o que gera também uma diminuição da produção nordestina e a implantação, para proteger os produtores do Nordeste, de um sistema de cotas para unidades produtoras, ou seja, as usinas e engenhos.

No final da década de 1920, é que se instalam no Rio Grande do Norte as primeiras usinas em Ceará-Mirim, com incentivo do governo estadual. Juvenal Lamartine, o governador, baixa uma resolução reduzindo em 50% os impostos de exportação do açúcar. Houve tentativas, mas o ciclo não perdurou. Os engenhos, empreendimento familiar, pouco a pouco, assim como surgiram, passaram a desaparecer...

Empresa familiar

Os primeiros senhores prosperaram, fruto do seu próprio empenho e trabalho. Laranjeiras é um exemplo típico de como eram os engenhos, a morada e o fabrico do açúcar no vale do Ceará Mirim. Dos Sobral, João Xavier Pereira Sobral, conhecido por Joca Sobral, senhor dos engenhos Espírito Santos e Laranjeiras, firma seu empreendimento familiar.

Casado duas vezes, a primeira com Maria Amélia e, ficando viúvo, casa-se com uma irmã dela, Maria Umbelina, a Iaiá Sobral, ambas filhas de Manoel Hemeterio Raposo de Melo e Umbelina Fernandes. Dos dois casamentos, dezenove filhos.

Sua vida representa o auge e o declínio de um ciclo. Nascido em 1856, em meio ao firmamento de engenhos no vale do Ceará-Mirim, filho de senhor de engenhos, Joca Sobral conquista seu próprio espaço construindo o seu próprio engenho em terras que lhe chegaram por herança, parte da propriedade do pai dividida entre os filhos.

Viveu o alvorecer e viu o declínio. Uma vida de trabalho diário, modesta, e condução com pulso firme, energia e dedicação. Viveu a escravidão no Brasil e a sua abolição, o Império, a passagem para a República e a República Velha. Viu Vargas ascender ao poder, Ceará-Mirim se tornar cidade e crescer, as oscilações do preço do açúcar, as cheias no rio e a completa decadência do ciclo.

Do Partido Conservador, no tempo do Império, e recebendo vários escravos já no momento da Lei do Ventre Livre, concedeu alforria e todos eles que permaneceram morando na propriedade. É o que resta contado na memória familiar e nos poucos documentos, capazes de traçar o perfil de um senhor de engenho no vale.



Seu nome consta na lista dos políticos do Império que lutaram pela passagem da categoria de vila a cidade de Ceará-Mirim, junto a Manuel Varela, Heráclio de Araújo Villar, José Villar, José Ribeiro Dantas entre outros. O que demonstra a participação e atuação política destes senhores que se frequentavam e eram parentes.

Coronel da Guarda Nacional do Estado, Joca Sobral colecionava todos os jornais de sua época, era alfabetizado, embora não fosse bacharel e, naquele tempo, viajado. Viajou para Bahia e Região Norte até o Amazonas, de lá trouxe manga Mariti para plantar no vale.

Diziam que por ali um laranjal se destacava no pomar, sobrou ser Laranjeiras aquele engenho rico em fruta pão, jaca, pitanga, açaí. Seu Joca plantou diversas sementes trazidas das viagens ao Pará e Amazonas.

Paletó sem gravata, relógio na algibeira e uma pistola de dois tiros, uma bengala e puxava uma perna. E, mesmo assim, montava a cavalo sem dificuldade. Barba



branca e comprida, escovada todo santo dia. Feito o imperador Pedro II, nunca aparou. Era a sua figura.

Olhos bem azuis e miúdos. Do tipo calado, atravessava uma légua a cavalo, rumando do engenho a Ceará-Mirim, porque não perdia missa de domingo. O cavalo alazão baixeiro não concedia atraso. Trabalhava todos os dias, levantava quatro horas da madrugada para tratar do canavial e do gado. Era o seu roteiro. Lia a Bíblia e aplicava sermão invocando as parábolas lá escritas.

Faleceu já idoso, em 1938, aos 82 anos, no engenho que foi sua vida. Ao cortejo nada faltou. Já doente sonhara como seria e foi como previu. A última saudação no derradeiro passeio silencioso a cada coisa, o engenho que, dali não muito, não moeria mais a cana, o canavial, a terra, a gente.

Seguia a procissão pela estrada de terra, tomando cada passo percorrido a cavalo e nas viagens de trole. Rios que cortavam o vale, o canavial, as fruteiras do sítio, tudo era levado com ele, conduzido pelos trabalhadores do engenho e a família. Foi o seu fim, e de um tempo.

Os herdeiros ainda conseguiram tocar e segurar o negócio, até que a crise levou a derrocada final, ao fogo morto. Se desfizeram do engenho e das terras, encerrando a plantação de cana e a produção de açúcar, como tantos outros, um a um, decretando o fim de um ciclo, de uma Era. Agiram os filhos de Joca, Paulo, Manoel e Joaquim por uma iniciativa de doar, na localidade de Tabuão, uma faixa de terra aos antigos moradores.

As terras de Laranjeiras estendiam-se até o extremo com Ilha Grande e Ilha Bela. A propriedade se compunha da área de lavoura nas proximidades do rio, o que garantia a sua irrigação e solo propício ao cultivo. Compunha a estrutura fabril a casa de moenda, caldeira e purgar, bueiro, depois rua com casa de moradores, estribaria e currais e a casa grande onde residia.

Havia também em algumas propriedades uma capela para orações e cemitério particular. Geralmente todas as edificações formavam um núcleo próximo, conforme se pode averiguar nas construções remanescentes e nos vestígios ainda existentes. Utilizavam pedra e cal ou alvenaria de tijolos para a casa grande numa localização que garantisse o olhar vigilantes sobre as atividades do engenho.

A casa grande nascia como uma extensão da fábrica de açúcar. Planta retangular em um único pavimento, caiada, com telha de duas águas. Consta que a casa grande de Laranjeiras é de meados do século XIX.

Modesta, assim como toda a estrutura de Laranjeiras, a edificação era térrea. Planta baixa em formato de “L”, casa com alpendre, sala de estar, quartos, jantar e cozinha. O banheiro originalmente ficava fora da casa. A cumeeira como se vê na fotografia antiga é paralela à fachada frontal. Parecia mais uma casa simples de fazenda das que se fizeram no sertão.

Ali viveu sem acréscimos ou remodelação com o passar do tempo, a família de dezenove filhos, noras, genros, netos, primos, tios, sobrinhos e agregados. A mesa de refeições tinha para mais de vinte metros e nela almoçavam e ceivam todos acomodados nos dois bancos grandes e compridos. Nas cabeceiras, seu Joca e dona Iaiá.

O inventário descritivo ainda aponta da casa: vão em verga reta, porta de abrir com divisão horizontal, folhas de porta e janela em fichas de madeira, esquadrias com cercadura em argamassa. Asa de tijolo de cerâmica e pilares em tijolo circular com ornamento na parte superior formando um capitel e uma mureta delimitando a área da varanda. A cobertura é em enquadramento de madeira roliça, o beiral é simples e o piso de ladrilho hidráulico. Era assim.

Para além da casa, em Laranjeiras havia um sítio de fruteiras considerável. A manga bacuri era destaque pelo sabor. As grandes e saborosas mangas bacuris, de Laranjeiras, provinham do tempo do pai de Joca, o coronel Francisco Sobral, e procediam de mangueiras selecionadas no início do século. A memorialista Magdalena Antunes não deixou de registrar: “as apetitosas mangas dos Sobrais luziam como gemas nos caçuás de cipó”.

Tudo em Laranjeiras se distribuía com exatidão para nada faltar. A área de tabuleiro, distante da parte alagável do vale, estava dividida em parte para o plantio de cana, parte pastagem dos animais, o sítio de fruteiras e roçado. O plantio da cana se concentrava mais nas várzeas, no massapé, solo escuro e propício.

O trabalho para o plantio consistia em, com a enxada, retirar o mato para preparar a terra. O sistema utilizado era o conhecido por mergulho. Aquele que se levanta uma camada da terra, cavando uma cova onde se depositariam dois ou três olhos que, cobertos de terra, germinariam. Durante o tempo de germinação se fazia a limpa, roçar a terra com a enxada para retirar o mato.

A cana crescia dois a três metros e ficava com quatro a oito centímetros de espessura. O corte, por facão, bem na parte de cima, depois a parte de baixo até mais ou menos um palmo de terra. Na parte que fica enterrada brotaria nova cana.

A cana cortada era amarrada em feixes de doze a quinze pedaços, cada um, e os feixes eram seguros pelos cambitos (gancho de madeira em forma de V) numa cangalha e levados por jumento. Ao cambiteiro cabia o serviço.

Laranjeiras nas mãos de seu Joca plantava cana carimbatória e piojota, pelo menos assim já era quando Joaquim, o filho, divide com o pai a administração da casa. As safras saíam de setembro a fevereiro e podia chegar a 60 o número de trabalhadores na propriedade entre os moradores e os safristas dedicados à colheita. A colheita acontecia de 12 a 16 meses após o plantio.

Já o engenho era em um único edifício abrigando todas as funções para o fabrico do açúcar. Separada por meias paredes, as etapas de moenda, caldeira, casa de purgar, e o bueiro. A almajarra, moenda vertical, movida a tração animal, espremia a cana. O engenho de seu Joca tinha uma das maiores do vale e era considerado dos mais produtivos.

A produção do açúcar começava com a moagem na almajarra na tração das bestas para prensar e espremer a cana. O bagaço da cana moída armazenava-se na bagaceira, espalhado para secar, para ser utilizado para alimentar a caldeira. O caldo que escorria da moenda seguia para o paiol e do paiol para os tachos aquecidos pelo fogo da fornalha onde começava o cozimento.

As chamas da fornalha subiam pelo bueiro e ganhavam o vale. Eram três cozimentos. O primeiro revelava as impurezas que subiam para a superfície e era recolhido com a espumadeira, serviço do caldeiro, que passava o caldo para o segundo tacho, quando mais impurezas eram retiradas, e daí para o terceiro, chamado caldeirote, mais forte por estar mais próximo da fornalha.

O mestre do açúcar era o responsável por todo o processo. A cachaça vinha do mel que escoava das formas para ser destilado em alambique. Ali também se formava o xarope adicionando-se cal para açucarar e tomar o ponto e surgia o mel de engenho que depois de bater seguia para a casa de purgar, onde era despejado nas formas, o melaço, que terminava de cristalizar e virava açúcar. Retirado da forma, processo conhecido como aventar, separado e ensacado para a venda.

No começo, moagem da cana por obra de umas bestas na almajarra, animais que criava em uma terra em Baixa Verde, juntamente com uma pequena criação de gado que mantinha. O engenho começava a moer em agosto e o açúcar era entregue a Tiburtino Bezerra que o negociava para a Inglaterra. O transporte em lombo de animal até Igapó, ali de canoa pelo Potengi até os armazéns da Ribeira. Isso foi antes do trem e da ponte de ferro.

A cana era prensada pelas moendas e o líquido seguia para os tachos e o açúcar cristalizado em formas, escorrendo o mel rico por um furo, de onde vem a expressão do mel de furo. Em 1924, Joca comprou um Ford de bigode e o filho Joaquim, seu braço direito, nele transportava o açúcar até a estação do trem para ser embarcado para Natal.

Mas se foi o tempo. Restaram memórias, fotografias, os canaviais e o rio. Laranjeiras não mais existe e a casa está em ruínas, cercada pela plantação de cana que ainda viceja. Fica uma história, a que foi possível contar.

