UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
BACHARELADO EM HISTÓRIA

Porto Alegre
JULHO/2015

A ECONOMIA SALADEIRIL DESENVOLVIDA EM PELOTAS E BAGÉ: DIFERENÇAS E PECULIARIDADES.

Fernando Augusto de Assumpção Neto

Trabalho de Conclusão de Curso Submetido à Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do Grau de Bacharel em História.
Professor Orientador: Prof. Cesar Augusto Barcellos Guazzelli

RESUMO

O trabalho foi desenvolvido com a intenção de apresentar as diferenças e peculiaridades mais importantes entre a economia saladeiril desenvolvida na região de Pelotas e na região fronteiriça de Bagé. Com esse objetivo, procurou-se identificar as duas localidades, descrevendo suas origens, a ocupação, a organização espacial e os sujeitos que nelas atuaram. O tipo de mão de obra também foi fundamental, considerando a expansão global do capitalismo e sua influência na economia rio-grandense. Além disso, também foi tratada a repercussão de todo esse processo dentro da sociedade, a prosperidade alcançada, os efeitos diretos em uma região fundamental que foi a fronteira e, por fim, a crise final e seus desdobramentos. Para tanto, foi empregada a metodologia comparativa, tendo como base a bibliografia geral e específica sobre a economia saladeiril de Pelotas e Bagé, obtida através de fontes primárias e secundárias. Por fim, o confronto entre as duas regiões proporcionou respostas e abriu a possibilidade de novas teorias sobre o mesmo tipo de economia desenvolvida em regiões diversas e em momentos diferentes.

Palavras-Chave: Charqueadas. Pelotas. Bagé. Economia saladeiril.

ABSTRACT

The work was developed with the intention to clearly display the differences and peculiarities of the most important saladeiril developed economy in Pelotas and in the border region of Bage. To this end, we tried to identify the two locations, describing its origins, the occupation, the spatial organization and the individuals who worked in them. The type of labor was also important considering the global expansion of capitalism and its influence on the Rio Grande economy. In addition, we also treated the effect of this process within society, prosperity achieved, the direct effects in a key region that was the border and, finally, the final crisis and its consequences. Therefore, we used the comparative methodology based on the general and specific literature on saladeiril economy of Pelotas and Bage, obtained through primary and secondary sources. Finally, the confrontation between the two regions provided answers and opened up the possibility of new theories on the same type of economy developed in different regions and at different times.

Keywords : Charqueadas. Pelotas. Bage. Saladeiril economy.

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO 6

2 – ORIGENS DAS PRIMEIRAS ESTÂNCIAS E CHARQUEADAS 9

2.1 – O Pólo Charqueador Escravista Pelotense 9

2.2 – O Polo Charqueador em Bagé 14

3 - MÃO DE OBRA 18

3.1 – O Sistema Escravista nas Charqueadas 18

3.2 - A Produção do Charque sob o Trabalho Assalariado 34

4 – A PROSPERIDADE DO CHARQUE E SUA INFLUÊNCIA NO RIO GRANDE DO SUL 37

4.1 – A Influência da Economia Saladeiril na Fronteira 37

4.2 – A Superioridade Pelotense 44

4.3 – O auge do Charque em Bagé 52

5 – A CRISE DO CHARQUE E SEUS DESDOBRAMENTOS 57

6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS 62

7 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 64

LISTA DE QUADROS, FIGURAS E MAPAS

FIGURA 1: TERRAS DO CORONEL TOMÁS LUÍS OSÓRIO EM 1758.....10

FIGURA 2: NÚCLEO CHARQUEADOR PELOTENSE SURGIDO EM 1780.....12

FIGURA 3: REGIÃO DA CAMPANHA RIO GRANDENSE.....14

FIGURA 4: MAPA DA REDE FERROVIÁRIA QUE ESCOAVA O CHARQUE DE BAGÉ.....17

FIGURA 5: CHARQUEADAS PELOTENSES NO SÉCULO XIX.....46

FIGURA 6 – REPRESENTAÇÃO ARTÍSTICA DE UMA CHARQUEADA EM PELOTAS (1825) POR JEAN BAPTISTE DEBRET.....48

FIGURA 7 – PALACETE DO VISCONDE NA CHARQUEADA SANTA THEREZA.....54

QUADRO 1 – DEFORMIDADES FISICAS E MAUS TRATOS SOFRIDOS PELOS ESCRAVOS.....23

QUADRO 2 – FUGAS PARA A FRONTEIRA (ORIGEM E DESTINOS).....24

QUADRO 3: CONTINGENTE DE ESCRAVOS NO RIO GRANDE DO SUL.....30

QUADRO 4: RELAÇÃO DE CRIMES NA FRONTEIRA.....40

QUADRO 5: PROCESSOS JUDICIAIS RELACIONADOS A CONTRABANDO BOVINO.....46

MAPA 1: CHARQUEADAS EM 1920.....56

1 – INTRODUÇÃO

No final do século XIX, o Rio Grande do Sul apresentava uma economia baseada em três importantes setores: o dos latifúndios pastoris, o das charqueadas e o setor das colônias de povoamento. Era uma sociedade que remontava as primeiras colônias do século XVI, forjadas em uma fronteira constantemente em guerra, apoiadas em vilas fortificadas, núcleos militares estáveis e estâncias de criação de gado. Essa primeira formação teve origem nos colonizadores paulistas que aqui chegaram e transmitiram o mesmo sistema de apropriação e distribuição de terras existente em toda a Colônia, baseada na sociedade patriarcal e escravista.

A maior parte da economia estava voltada para o pastoreio extensivo, praticado em latifúndios onde o trabalho escravo era pouco utilizado. Sua produção não se destinava ao mercado internacional, mas ao setor charqueador local responsável pela fabricação de couros, sebos e, principalmente, carne seca, que alimentava os escravos e as populações pobres do leste e do nordeste do país.

A pecuária era desenvolvida em praticamente todo o território, sendo que na região da campanha estavam os melhores campos, incluindo também a fronteira e a maior parte dos rebanhos. Era uma região de formação social complexa, composta por homens livres pobres, escravos, famílias com pequenas propriedades e grandes estancieiros.

O setor das charqueadas, por sua vez, produzia o charque de modo rudimentar e o exportava para São Paulo, Rio de Janeiro e Nordeste. Ao sustentar a demanda alimentar de outras regiões, o produto foi sendo agente responsável pela consolidação de grandes centros urbanos no sul do Brasil e pela formação de uma enriquecida elite pecuarista que desenvolvia e controlava as charqueadas no interior de suas propriedades. Paralelamente, uma significativa quantia de escravos era explorada para que o lucro com a atividade crescesse de forma exponencial. Tal a importância dessa atividade econômica que por ela foi motivada uma das mais agressivas rebeliões do Período Regencial: A Revolução Farroupilha.

As Charqueadas representaram uma verdadeira revolução no panorama pastoril do Rio Grande do Sul, integrando a região ao abastecimento das populações coloniais, contudo, nunca detiveram, senão ocasionalmente, o monopólio do mercado brasileiro. Caracterizadas como uma economia subsidiária sofreram sempre a concorrência do charque platino, mais

barato e, frequentemente, de melhor qualidade.

A utilização do trabalho escravo oscilou de uma regularidade em algumas áreas até ser insignificante em outras. Foi considerado um limitador e sofreu uma mudança drástica quando, após a Lei Áurea, foi substituído pelo trabalho assalariado.

Em relação à economia do charque, dois pólos regionais serão tratados nesse trabalho: Pelotas e Bagé. Acrescenta-se que várias características diferenciaram a economia das duas regiões.

Originalmente, as terras na região de Pelotas foram ocupadas por militares, tropeiros, açorianos e bandeirantes paulistas que lá foram se arranchando. A mão de obra usada na produção do charque sempre foi escravista e entendida, por alguns autores, como responsável pelo atraso econômico e pela crise que se abateu. Foi a região que mais enriqueceu, mas não soube enfrentar as mudanças relacionadas ao avanço do capitalismo mundial.

Já a região de Bagé, localizada na campanha e próxima à fronteira com o Uruguai, teve uma colonização exclusivamente militar, objetivando a defesa do território. Os maiores rebanhos se criaram nessa região e abasteceram as charqueadas pelotenses. No final do séc. XIX, quando a economia saladeiril se desenvolveu, gerou imensas riquezas, sob os padrões de um sistema capitalista em evolução baseado no trabalho assalariado, sendo que os saladeiros transformaram-se em fábricas modernas com financiamento internacional, criando uma paisagem muito mais industrial do que rural por aproximadamente 40 anos. Lá, a economia foi sustentada por maquinário especializado, diversificação de produtos, raças importadas de gado e maior população consumidora.

Vale ressaltar que a maior parte da historiografia produzida sobre o assunto foi elaborada privilegiando as charqueadas escravistas, fundadas no município de Pelotas, como se a produção do charque tivesse acabado no final do séc. XIX com o fim da escravidão. Atualmente, sabe-se que isso não ocorreu e o charque continuou a ser produzido em larga escala e com altos níveis de produção. O surpreendente é que essa economia desenvolvida em Bagé obteve progresso e sucesso enquanto a economia saladeiril pelotense entrava em declínio.

Assim, considerando que o objetivo do trabalho é analisar dois modelos de charqueadas em regiões e épocas diversas, a confrontação e comparação de fontes primárias e secundárias são uma tarefa indispensável. Portanto, sem mais delongas, passemos a identificar

as principais diferenças e as peculiaridades que tornaram essas regiões charqueadoras tão importantes para a história do Brasil e do Rio Grande do Sul.

2 – ORIGENS DAS PRIMEIRAS ESTÂNCIAS E CHARQUEADAS

2.1 – O Pólo Charqueador Escravista Pelotense

A região charqueadora pelotense teve sua origem nas últimas duas décadas do século XVIII e situou-se às margens do Canal São Gonçalo e do Arroio Pelotas. Sua localização, vinculada à disputa do território da bacia do Rio do Prata, foi determinada por expedições, levantamentos, negociações, tratados, construções de fortes e, principalmente, muita luta. É possível que o primeiro povoador tenha sido Luís Gonçalves Viana[1], proveniente da Colônia do Sacramento.

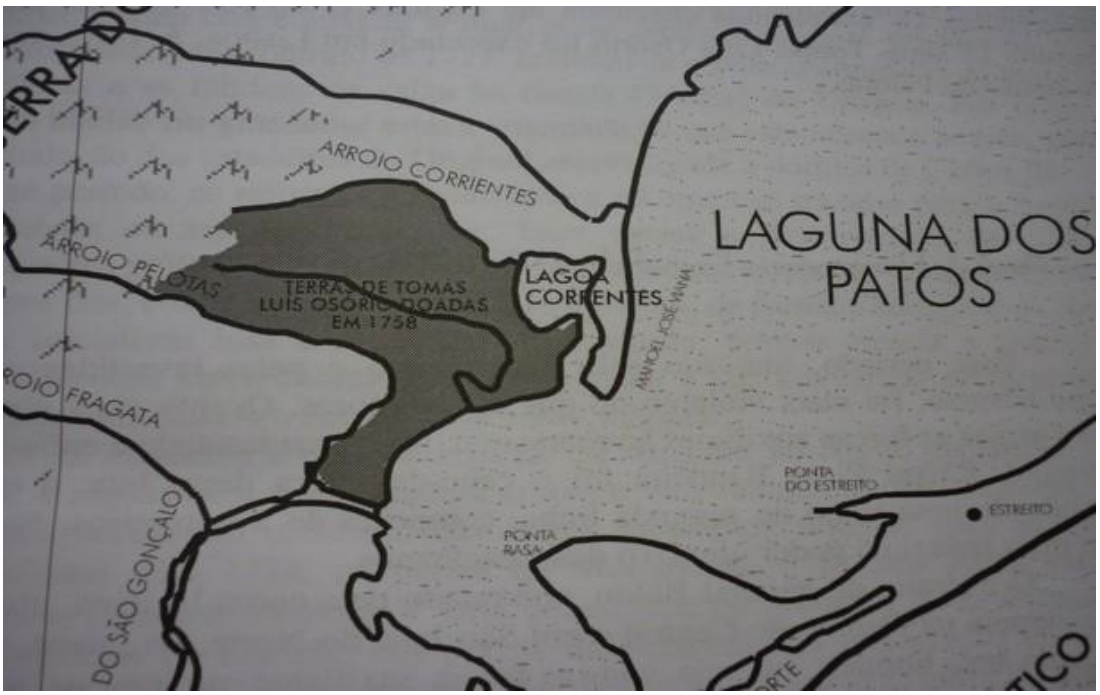
As primeiras terras que tiveram dono situavam-se na região que abrange os balneários do Laranjal e Colônia Z3, denominadas Rincão de Pelotas[2], cujo proprietário foi o coronel Tomás Luís Osório, comandante do Regimento de Dragões, que tinha sede em Rio Pardo. O processo de doação foi datado de 18 de julho de 1758, feito por Gomes Freire de Andrade, que era governador do Rio de Janeiro, conhecido também como conde de Bobadela, responsável pelas capitanias do Sul. Contudo, há motivos para supor que o ilustre donatário jamais tenha ocupado sua propriedade. Assim como Gonçalves Viana, acredita-se que muitos tropeiros desde cedo foram se arranchando nestas terras sem qualquer despacho: pioneiros paulistas, cariocas, lagunenses, e após a tomada da Colônia de Sacramento pelos espanhóis (1763), alguns fugitivos, sobretudo açorianos que lá se estabeleceram e, posteriormente, receberam terras do vice-rei como compensação da invasão espanhola.

---

1 GUTIERREZ, Ester J. B. Negros, charqueadas & olarias : um estudo sobre o espaço pelotense. 2 ed. Pelotas: UFPEL, 2001. fl. 281.

2 **VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 113**. Segundo Vargas, Pelotas surgiu como um povoado sob a jurisdição de Rio Grande em meados do séc. XVIII. Em 1805, já reunia 10.168 habitantes. Em 1814, foi elevada à freguesia de São Francisco de Paula (50,7% da população era de cativos). As décadas de 1810 e 1820 apresentaram uma intensa entrada de africanos destinados aos trabalhos nas charqueadas, acompanhando o aumento do tráfico atlântico no porto do Rio de Janeiro. A população da cidade, tanto brancos como negros, só vai sofrer uma retração quando da eclosão da Guerra dos Farrapos.

FIGURA 1: TERRAS DO CORONEL TOMÁS LUÍS OSÓRIO EM 1758



Fonte: Imagem disponível em GUTIERREZ, Ester J. B. Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense. 2 ed. Pelotas: UFPEL, 2001. fl. 281.

Vale lembrar que, durante muito tempo, a colonização portuguesa através de casais açorianos foi utilizada por Portugal. A estratégia consistia em ocupar a terra para a sua defesa, sendo que esse expediente já havia sido empregado nos povoamentos da Colônia de Sacramento e de Rio Grande. A vinda dessas famílias não rompeu o processo original de apropriação militar da terra, ao contrário, a mão de obra doméstica açoriana abasteceu de alimentos os exércitos e forneceu braços para as operações militares, como uma reserva técnica para a defesa do continente. Por fim, essa imigração serviria para a criação de povoados.

A concessão das sesmarias na região de Pelotas dependia de um processo que iniciava pelo vice-rei, governador do Rio de Janeiro e, posteriormente, era confirmada, em Portugal, pelo conselho Ultramarino. Cada sesmaria possuía de 10 mil a 13 mil hectares e a distribuição, naquele momento, beneficiava os favoritos da Coroa. Segundo os relatos deixados pelo charqueador pelotense Gonçalves Chaves, o governador da província Diogo de Souza teria sido o único a tentar realizar a divisão de forma equânime, estabelecendo regras formais, contudo, o seu sucessor, o Marquês de Alegrete, deu continuidade ao sistema de

favoritismos[3].

A economia saladeiril da região de Pelotas iniciou mais cedo que a de Bagé. Muitos autores adotam a ideia de que as primeiras charqueadas teriam sido criadas pelo português José Pinto Martins, fugido das secas do Ceará em 1779 e por Manuel Bento da Rocha, que adquiriu a estância de Pelotas da viúva do coronel Tomás Luiz Osório (enforcado em Portugal por traição). Contudo, outros historiadores desconstroem essa teoria, afirmando que a produção do charque já ocorria quando Pinto Martins chegou à região. Segundo o historiador Fontoura Marques[4]:

> Já se produzia charque no Rio Grande do Sul, antes da chegada de Pinto Martins. Os jesuítas, os bandeirantes, os jangadeiros, os militares, os tropeiros, os estancieiros, todos faziam charque como processo de conservação da carne que sobrava das carneações. Esse charque era um produto caseiro, feito em pequena escala e sem intenção comercial.

Ao encontro da mesma teoria vai o historiador Antônio Otaviano Vieira Junior[5] afirmando que, em 1787, o Rio Grande do Sul já exportava grandes quantidades de charque para o Rio de Janeiro, enquanto Pinto Martins ainda residia em Recife. De qualquer forma, impossível desprezar a atuação desse charqueador, retirante da seca do Nordeste no período em que a maioria dos rebanhos morreu de sede e fome.

Ocorre que o Nordeste tinha um número grande de escravos que trabalhavam nas usinas de açúcar e eram alimentados, até o final do séc. XVIII, pelo charque produzido na própria região e no Piauí. As secas de 1777 e de 1791 e a morte de milhares de cabeças de gado resultaram em uma decadência irreversível, fazendo muitos nordestinos fugirem da região e abrindo um espaço no mercado do charque para a exportação do similar gaúcho. A migração de nordestinos para o Rio Grande do Sul também vinha ao encontro da paz que se encontrava na província em decorrência do Tratado de Santo Ildefonso, o qual permitiu uma paz na luta entre espanhóis e portugueses, possibilitando investimentos econômicos sem preocupação.

---

3 CARDOSO, Fernando Henrique. Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962. p. 120 e 121.

4 MARQUES, Alvarino da Fontoura. Evolução das charqueadas rio-grandenses. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1990. p. 24.

5 VIEIRA JÚNIOR, Antônio Otaviano. De Família, Charque e Inquisição se fez a trajetória dos Pinto Martins (1749-1824). In: Revista Anos 90. Porto Alegre, v. 16. N. 30, dez, 2009, p. 187.214.

FIGURA 2: NÚCLEO CHARQUEADOR PELOTENSE SURGIDO EM 1780

Fonte: Imagem disponível em GUTIERREZ, Ester J. B. Negros, charqueadas & olarias : um estudo sobre o espaço pelotense. 2 ed. Pelotas: UFPEL, 2001. fl. 281.

Com a entrada do charque rio-grandense no mercado nordestino, as transações ultrapassaram as 400 mil arrobas[6] exportadas em 1793 e as 500 mil arrobas em 1797. Na década de 1800, a capitania exportou uma média anual de 820 mil arrobas, das quais mais da metade tinham como destino os portos do nordeste[7].

Segundo Jonas Moreira Vargas[8]:

> A proeminência do nordeste como principal espaço consumidor do charque é

6 Arroba é uma unidade de medida equivalente a 14,69 kg.

7 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX), p. 65.

8 VARGAS, Jonas Moreira. "Um Olho no Atlântico, outro na Fronteira". Os charqueadores de Pelotas, o comércio de carne-seca e as suas propriedades na fronteira com o Uruguai (século XIX). 2012. Disponível em http://www.revista.ufpe.br/revistaclio/index.php/revista/article/viewFile/290/168 Acesso em: 18 jul. 2014

> reforçada pelos dados encontrados por Gabriel Berute. Analisando o comércio das cidades de Rio Grande e Porto Alegre na primeira metade do século XIX, o autor afirmou: Considerando todos os sessenta e quatro registros que disponho com carregamentos de charque (1834, 1839, 1847-48 e 1850-51), observa-se que os principais destinos permaneciam os mesmos" das primeiras décadas do século. Nestes anos, "a praça mercantil de Pernambuco consta como destino de mais da metade dos carregamentos de charque despachados de Rio Grande, seguido do Rio de Janeiro e da Bahia". Analisando os mesmos carregamentos de charque no ano de 1854, Josiane Silveira também verificou que mais da metade dos carregamentos tinham como destino o Pernambuco.

A consolidação das charqueadas somente ocorrerá no século XIX, às margens dos arroios Pelotas, Santa Bárbara, Moreira e canal São Gonçalo, onde surgiram aproximadamente 23 estabelecimentos destinados exclusivamente a salgar carnes. O conjunto começava na margem esquerda do canal São Gonçalo, passava pela margem direita do Arroio Pelotas, que corre no sentido norte-sul, e incluía o chamado "cotovelo", onde o curso d'água toma o sentido leste-oeste. Ao todo, o arcabouço saladeiril era formado pela Serra dos Tapes, o Arroio "Quilombo", as charqueadas, o Passo dos Negros, a cidade e a Tablada, apoiados por todo um sistema de comunicação terrestre, fluvial, lacustre e marítimo que garantiam a exportação dos produtos bem como a importação de mão de obra escrava e de sal, além de servir de esgoto.

O charque pelotense era utilizado principalmente como alimento dos escravos em todo o Brasil e também em alguns países que adotavam o sistema escravista. Para se ter uma ideia do mercado atendido, entre 1790 a 1830 entraram mais de 1.500 navios negreiros no porto do Rio de Janeiro trazendo cerca de 700 mil africanos distribuídos para Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul. Grande parte ficava no próprio Rio, como resultado do processo de ampliação das lavouras de café. Na mesma época, a Bahia recebia 395.138 escravos e Pernambuco cerca de 242.150[9].

A prosperidade de Pelotas era tanta, que em 1875 os charqueadores desobstruíram o canal São Gonçalo para permitir a exportação direta para os Estados Unidos, Europa e, sobretudo, para o Caribe (Cuba, principalmente). Neste período, Bagé ainda nem havia iniciado a primeira charqueada.

9 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 54.

2.2 – O Polo Charqueador em Bagé

A região de Bagé, localizada próxima à fronteira, apresentou uma ocupação bem mais tardia que a de Pelotas. A doação de sesmarias confundiu-se com a ocupação militar da terra. No ano de 1801, foram divididos vastos territórios aos soldados portugueses que participaram da conquista do forte Santa Tecla, posto avançado de São Miguel das Missões. Eram todos militares do Regimento de Cavalaria de Dragões do Rio Grande do Sul, que haviam lutado sob o comando de Patrício Corrêa da Câmara, visconde de Pelotas.

FIGURA 3: REGIÃO DA CAMPANHA RIO GRANDENSE

Fonte: Disponível em http://www.bage.rs.gov.br/noticias_visualiza.php?id=3028. Acesso em 20 de março de 2015.

O processo de concessão de terras iniciou-se através de doações do governador militar da Província de São Pedro e cada lote possuía mais ou menos 272 hectares. No início do séc. XIX essa região possuía vastos rodeios, principalmente nas fronteiras com o Rio Uruguai, os quais se desenvolviam mais como obra da natureza que do trabalho humano. Assim registrou Saint Hilaire[10]:

> Os homens ricos desta Capitania são os possuidores de rebanhos, aos quais não dão cuidado algum e que se multiplicam facilmente.

10 SAINT-HILAIRE. A. A Viagem ao Rio Grande do Sul (1820-1821). São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1974. p. 161 e 162.

Nos quase cem anos seguintes, a evolução de Bagé em nada modificou as características econômicas da região, sobretudo as voltadas para a pecuária. Nesse ambiente, um censo agrário de 1859[11] apontava o município como detentor do segundo maior rebanho de gado da Província, perdendo somente para Alegrete[12].

Apenas no ano de 1891 foi fundada a primeira charqueada em grande escala, marcando um novo período na economia. Segundo Boucinha[13]:

> A partir de 1891, as charqueadas que se estabeleceram no município dominaram amplamente a economia local, constituindo-se Bagé mais tarde, num dos centros charqueadores do Estado. Esta realidade dominada pelas charqueadas, vai permanecer no município de Bagé de uma forma imutável, até o ano de 1940, quando foram introduzidas as primeiras câmaras frias na localidade.

O gado, que outrora era levado para Pelotas, Montevidéu, Rio Grande e Jaguarão, passou a ser aproveitado nas charqueadas do próprio município de Bagé[14]. A diferença entre essas fábricas e as de Pelotas era muito grande. A mão de obra era assalariada e utilizava maquinário especializado na fabricação, produzindo também, vários produtos oriundos do gado. O trabalho era em série e os estabelecimentos eram muito próximos aos saladeiros platinos que tanto competiram e venceram comercialmente os estabelecimentos pelotenses. Além disso, essa região tão próxima da fronteira tinha muita semelhança com o Uruguai, devido às trocas comerciais e culturais constantes.

Ainda no ano de 1891, o Decreto nº 2, de 8 de setembro, oriundo do Governo Estadual, autorizou a criação da Companhia Industrial Bageense, uma sociedade anônima, formada por 24 acionistas, entre eles importantes pecuaristas, comerciantes e profissionais liberais, que tinha por objeto social a fundação e exploração de um estabelecimento de

---

11 Mapa numérico das estâncias existentes dos diferentes municípios da província, de que até agora se tem conhecimento oficial, com declaração dos animais que possuem e criam, por ano, e do número de pessoas empregadas no seu custeio. Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (AHRGS). Estatísticas, m. 02, 1858.

12 Os números informados para o tamanho dos rebanhos de Alegrete e Bagé, respectivamente, são: 772.232 e 531.640 cabeças de gado vacum.

13 BOUCINHA, Cláudio Antunes. A história das charqueadas de Bagé (1891-1940) na literatura. Dissertação (Mestrado em história) Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre,1993. p. 01.

14 **VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 286.** Segundo Jonas Moreira Vargas: "Pelotas não era a única região charqueadora do sul da província. Os municípios de Jaguarão e Rio Grande também recebiam grandes levas de gado. Em 1854 e 1855, por exemplo, as 9 charqueadas existentes em Jaguarão abateram respectivamente 35.163 e 41.697 reses e as 7 fábricas em Rio Grande abateram 15.100 e 14.000, nos mesmos anos". O historiador ainda acrescenta que o negócio charqueador só poderia dar certo se o abastecimento fosse perfeito e o gado estivesse gordo. Para tanto, havia uma cadeia de intermediários, considerados de confiança do charqueador, entre esses seus próprios parentes, que compravam o gado nas grandes estâncias da campanha e traziam até as charqueadas.

charqueada no terreno adquirido do major Manoel Soares da Silva, um abastado fazendeiro que residia em Pelotas. Essa nova perspectiva de fabricação do charque afirmava o poder da burguesia local no lugar da antiga "aristocracia" pelotense.

Possivelmente, um dos motivos da escolha do terreno de propriedade do major era a proximidade com a estrada de ferro que ligava Bagé à cidade de Rio Grande e servia de principal escoamento para a produção. A sua inauguração havia ocorrido em 2 de dezembro de 1884, após uma contenda entre Pelotas e Rio Grande sobre onde ficaria definitivamente a primeira estação[15]. Vale dizer que não só Bagé escoava seu charque por essa estrada, como também várias outras cidades que dependiam do porto de Rio Grande. Necessário salientar que, no final do séc. XIX, a maioria das charqueadas se concentraram nos municípios da fronteira e também aproveitavam a ferrovia. Em Uruguaiana havia a Charqueada Barra do Quaraí, o Saladeiro Uruguaiana e a Charqueada Oeste; em Quaraí havia duas charqueadas, a São Carlos e Novo Quaraí; em São Borja havia a charqueada Saladeiro Alto Uruguai; em Jaguarão a Charqueada União, em Livramento a Charqueada Wilson e em Bagé havia seis estabelecimentos, a Charqueada São Martin, Charqueada Domingos, Charqueada Santo Antônio, Charqueada Santa Thereza, Charqueada Industrial Bageense e Charqueada São Miguel.

O historiador Alvarino da Fontoura Marques destaca a importância da estrada de ferro diante da evolução das charqueadas no Estado[16]. Segundo ele:

> Os transportes por água tiveram função destacada na penetração e no povoamento do RS (…).
>
> Mais tarde, as estradas de ferro possibilitam a integração e o desenvolvimento econômico das diferentes regiões do interior.
>
> Antes do transporte ferroviário as distâncias só podiam ser vencidas à custa da força animal de cavalos, bois e mulas. As cargas eram transportadas em veículos com capacidade e velocidade reduzidas ou no lombo de animais (…).
>
> A disseminação das charqueadas pelo interior dependeu da expansão ferroviária e permitiu o aproveitamento mais fácil da matéria-prima essencial, o gado gordo, abundante nas regiões da Campanha e de Cima-da-Serra..

15 MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas, 1993. Editora UFPEL, p. 103.

16 MARQUES, Alvarino da Fontoura. Evolução das charqueadas rio-grandenses. Porto Alegre : Martins Livreiro, 1990. p. 153-154.

FIGURA 4: MAPA DA REDE FERROVIÁRIA QUE ESCOAVA O CHARQUE DE BAGÉ17

Fonte: Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_bage_riogrande/pelotas.htm. Acesso em: 17 de março de 2015.

Dessa forma, as indústrias do charque surgiram na região da fronteira no período Republicano, caracterizadas por um processo capitalista mais evoluído, independente do sistema escravista. Atualmente, quem pesquisa essa fronteira se utiliza das arqueologias de paisagem e industrial, voltadas, respectivamente, para levantar a formação dos espaços e as estruturas do período proto-industriais à fábrica propriamente dita, enquanto que em Pelotas utiliza-se somente a arqueologia de paisagem.

17 A linha foi construída em partes: pela Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884. De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana. Em 1900, a união São Sebastião-São Gabriel completaria o trecho Bagé-Rio Grande. Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século XIX, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista.

3 - MÃO DE OBRA

3.1 – O Sistema Escravista nas Charqueadas

As charqueadas pelotenses localizavam-se nas margens do Arroio São Gonçalo e do Pelotas, estimadas entre 18 e 40 estabelecimentos até 1835, possuindo de 80 a 150 escravos cada uma[18]. Alguns autores calculam até cinco mil escravos trabalhando na Vila de São Francisco de Paula, primeiro nome dado a cidade de Pelotas. Segundo Magalhães[19]:

> Cada uma das charqueadas ocupava a média de 80 escravos, o que permitiria estimar além de 3 mil, no máximo, o contingente da população servil. Há autores, entretanto, que chegam a elevar para 5 mil o número de negros na população da Vila de São Francisco de Paula.

Nelas houve o que se pode chamar de dominação senhorial, fundada na complexidade do sistema de trabalho e no processo de diferenciação social entre senhores e escravos. Para Fernando Henrique Cardoso[20], a posição decisiva do estancieiro ou charqueador caracterizava o patriarcalismo da sociedade, dotado de instrumentos de coerção decisivos para a origem das grandes fortunas e formação política e social do Estado. Nessa sociedade, o escravo era uma propriedade sujeita ao poder de outrem, sem representação alguma, que possuía existência apenas em comparação aos homens livres. Não possuía sentidos, não exprimia vontade e somente seguia as orientações do seu senhor. O autor[21] defende a ideia de que se os escravos viviam uma consciência passiva de uma situação social criada por outras pessoas, enquanto o charqueador, por sua vez, objetivava a sua existência e sua vontade através da vida do escravo, e desta forma, alienavam-se mutuamente.

Segundo Jonas Moreira Vargas[22] havia um tráfico de escravos de enormes proporções

---

18 **CARDOSO, Fernando Henrique. Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962. p. 79**. Segundo Fernando Henrique Cardoso, cada charqueada ocupava, em média, 80 escravos, como se depreende da leitura de Saint Hilaire. Couty confirma a indicação, referindo-se ao período do fim do século: “As boas charqueadas de Pelotas têm de 60 a 90 escravos: todas possuem, além disso, alguns trabalhadores livres”.

19 MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas, 1993. Editora UFPEL, p. 26.

20 CARDOSO, Fernando Henrique. Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962. p. 122.

21 Ibid, p. 161.

22 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 92

para o Rio Grande do Sul e para a região do Prata entre 1777 e 1833. Em torno de 70 mil escravos ingressaram nesse período, sendo metade deles para a economia rio-grandense[23]. Contudo, o autor faz constar que a região do Prata pagava valores maiores pelos cativos, o que fazia muitos navios aportarem primeiro naquelas bandas, prejudicando os saladeiristas pelotenses. Mesmo com a extinção do tráfico no Uruguai em 1812, a entrada de forma clandestina permaneceu até 1830 e a escravidão só desapareceu definitivamente por volta de 1860. Salienta-se que esses navios, quando iam para a África carregavam um grande volume de charque para manter alimentados os africanos na viagem de volta. Esse suprimento era próximo a duas toneladas e essencial para o sucesso da viagem, pois diminuía a mortalidade e os escravos já desembarcavam aqui acostumados com sua futura alimentação.

A preocupação com as revoltas sempre existiu. No início do séc. XVIII, quando do auge do tráfico negreiro no porto do Rio de Janeiro, as charqueadas pelotenses alcançaram o maior número de escravos, em sua maioria homens cativos africanos. Segundo Jonas Moreira Vargas[24]:

> Guardadas as devidas proporções, os índices de percentagem de escravos e da população africana existente em Pelotas no início da década de 1830, eram bastante próximos das principais regiões de *plantations* açucareiras e cafeeiras do Brasil, o que demonstra o impacto do tráfico atlântico em Pelotas e como a economia charqueadora dependia dele.

Em maio de 1832, temendo alguma possível ação, a Câmara de Vereadores escreveu ao Presidente da Província alertando-o:

> (...) sendo esta Vila pela sua posição sujeita ao geral trânsito do povo de toda a fronteira, e onde diariamente aparecem pessoas desconhecidas, e malfeitores, além de ter em seu distrito numerosa escravatura, e que por isso é indispensável à autoridade encarregada da polícia ter a sua disposição uma força com que possa contar para diligências rápidas (…)[25]

Meses depois, a Câmara escreveria novamente, temendo uma futura ação dos escravos, caso a Guarda Nacional do município fosse destacada para a fronteira:

> Esta Câmara (...) não pode deixar de levar ao conhecimento de V. Exc. quanto seria perigosa a marcha dos Guardas Nacionais deste município para a fronteira na

23 Segundo o Mapa da população da Vila de São Francisco de Paula de Pelotas em dezembro de 1833 (Biblioteca Pública de Pelotas) o percentual de negros (cativos e libertos) em Pelotas no início dos anos 1830 era de 5.623 escravos e 1.137 libertos. Somados ultrapassavam os 62% da população.

24 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. P. 120.

25 Câmara Municipal de Pelotas, 11.05.1832. AMU, m 103, AHRS.

> presente crise em que os do Estado vizinho apenas fazendo a guerra entre si enviam emissários disfarçados para revoltarem a escravatura, com a qual, segundo notícias verídicas, esporão reforçar suas débeis fileiras, sendo bem constante que o distrito desta vila tem para mais de quatro mil escravos, quase unidos segundo a posição das charqueadas, e a única força para os conter são os Guardas Nacionais, que fazem este distrito respeitável.[26]

Uma vez comprado por um charqueador, o trabalho do escravo na charqueada durava entre novembro e abril, período em que o sol era forte. Durante os intervalos de safra, o trabalho era empregado nos curtumes, nas fábricas de cola, de sabão, de velas, de guano (resíduos que viravam adubo), nas olarias das próprias charqueadas, na comercialização da madeira e outros.

Segundo Ester Gutierrez[27]:

> ...o gado ia desde a sua comercialização até a exportação do produto, no porto de Rio Grande, nas mãos dos cativos.

Em relação à vida dos escravos, constatou-se a falta de notícias sobre senzalas nessa região. Contudo, era impossível deixar ao relento tantos cativos, principalmente nos meses de inverno e com o tradicional vento minuano. Gutierrez sugere que uma parcela de escravos de ofício e domésticos ficavam acomodados no pavimento térreo das residências de dois pisos. Já os escravos que trabalhavam na produção do charque, provavelmente moravam em algum galpão que já deveria ser destinado a algum dos processos de elaboração do charque.

A autora também analisa a distribuição de tarefas utilizando como referência quatro estabelecimentos diferentes: a charqueada da Graça, dos Moreira, da Costa e do Pavão entre as datas de 1823 a 1877[28]. Ela demonstra que, mesmo na condição de cativos, ocorriam as divisões entre campeiros, carneadores e serventes, que se distribuíam na mangueira de matança, cancha, galpões, varais e pilhas de embarque. Também havia os escravos marinheiros para o transporte no arroio Pelotas. Havia, ainda, os escravos de ofício e domésticos, que ajudavam na manutenção do próprio plantel de cativos, como os cozinheiros, carpinteiros e os pedreiros. Os escravos eram divididos conforme a sua ocupação e assim eram transmitidos nos inventários, consignando a idade ao lado do nome. Um exemplo foi o encontrado no Inventário de Joaquim José de Assumpção[29], proprietário da charqueada da

---

26 Câmara Municipal de Pelotas, 06.08.1832. AMU, m 103, AHRS.

27 GUTIERREZ, Ester J. B. Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense. 2 ed. Pelotas: UFPEL, 2001. 22 e 87 p.

28 Ibid, p. 88.

29 Fonte: Inventário n. 95, M. nº. 4, Estante nº. 4. 1º Cartório de Órfãos e Provedoria, 1852. Localizado no

Costa às margens do Arroio Pelotas. No processo estavam relacionados seis graxeiros, 36 serventes, 17 chimangos, quatro campeiros, nove escravos de ofício, sete crianças e ainda eram relacionados outros escravos que estavam de posse do filho do charqueador, Joaquim José de Assumpção Filho. Ao total eram 150 escravos, um pouco acima do normal, considerando que cada charqueada tinha em média 70 a 100 escravos.

Os escravos dedicados à fabricação do charque eram os mais numerosos, correspondendo a uma média de 53%. Eram eles os salgadores, carneadores, graxeiros, descarneadores, serventes e chimangos[30]. Ainda havia os marinheiros, uma vez que o charque era transportado por barcos através do Arroio Pelotas. No inventário do charqueador Joaquim José de Assumpção foram encontrados 18 escravos marinheiros divididos em três embarcações denominadas de "Hiates". Os demais escravos eram serventes não especializados que desempenhavam tarefas não relacionadas ao charque, tais como transporte de bois entre mangueiras, transporte de peças de carne, lavagem de galpões, carregamento das embarcações e etc.

Os marinheiros eram de fundamental importância no transporte do charque entre Pelotas e Rio Grande e jamais faltavam na lista de cativos nos inventários. Os carneadores também poderiam assumir a tarefa de charqueadores, além de abater, esfolar e esquartejar.

A vida dos cativos fazia parte também da vida residencial e muitos tinham a autorização para casarem entre si. No inventario da Sra. Maria Augusta da Fontoura[31], esposa do charqueador Joaquim José de Assumpção, havia dois casais de escravos, um deles com três filhos e outro com quatro filhos. Ainda assim, esses casos eram raros, uma vez que era mais conveniente investir em novos escravos do que apostar na reprodução, que saia muito caro a longo prazo.

Por sua vez, Jonas Moreira Vargas[32] fez uma análise aprofundada da escravaria do

---

Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul.

30 **GUTIERREZ, Ester J. B. Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense. 2 ed. Pelotas: UFPEL, 2001. P. 91.** Segundo Gutierrez: "Os mais numerosos, os carneadores, podiam assumir a tarefa de charquear, além de abater, esfolar e esquartejar. Atingiam 44% de toda a escravaria que trabalhava na indústria da carne, ou seja, 15 trabalhadores por estabelecimento. Possivelmente, poderiam ser substituídos pelos chimangos. Salvo engano, os chimangos, que tomaram o nome da ave de rapina, retiravam dos ossos o resto das carnes. Os serventes, que lidavam diretamente com o charque constituíam 20% desse grupo de cativos".

31 Fonte: Inventário n. 514, M. nº. 22, Estante nº. 12. 1º Cartório de Órfãos e Provedoria, 1845. Localizado no Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul.

32 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. P. 211 a 223.

casal José Antônio Moreira e Leonídia Gonçalves (o Barão e a Baronesa de Butuí[33]), isso porque tal inventário diferenciou-se dos demais por trazer, especificadamente, os locais de moradia e trabalho dos escravos. O historiador percebeu que 27 escravos ficavam na cidade, 79 na charqueada, 18 na propriedade em Bagé e 12 distribuídos nas embarcações que carregavam o charque. Dos escravos na charqueada, 19 eram os carneadores, considerada a função mais importante, 11 eram chimangos, dez eram salgadores e dois eram descarneadores. Havia também um graxeiro/carpinteiro e um chimango/alfaiate. Dos escravos residentes na cidade, dois escravos eram alfaiates, dois carpinteiros, quatro pedreiros, um sapateiro, dois copeiros, dois cozinheiros, um boleeiro (cocheiro), três costureiras, duas engomadeiras, um lavadeiro, dois serventes e um campeiro. Acredita-se ainda que, provavelmente, os escravos com ofícios artesanais que viviam na cidade fossem alugados auferindo lucros ao senhor. Com a análise apresentada, o historiador pode usar um bom exemplo de como um rico charqueador usava seus escravos.

No geral, pode ser constatada uma mão de obra qualificada e especializada nos inventários. As escravas qualificadas também existiam, em menor número, e prestavam serviço doméstico ou de ofício. Ademais, conforme aponta Ester J. B. Gutierrez[34], nos documentos oficiais também apareciam as olarias, necessárias para as construções, contudo, nos processos não constam cativos oleiros. Daí pode inferir-se que cada vez mais as olarias se desenvolviam, mas com uma alternativa de trabalho diferente, a mão de obra servil.

Segundo Marques[35], ao tratar das charqueadas pelotenses:

> O regime de trabalho escravo trouxe grandes prejuízos econômicos para nossas charqueadas. O escravo era um trabalhador que produzia menos que o empregado livre e o produto de seu trabalho era, geralmente, grosseiro e de má qualidade, sem possibilidade de se aperfeiçoar. Segundo Gonçalves Chaves, em 1822, um economista já dizia: “O escravo come o mais que pode e trabalha o menos que pode.

Ocorre que o escravo, uma vez que não percebia pagamento em pecúnia pelo seu trabalho não tinha expressão como consumidor. Limitava-se à comida de que precisava para sobreviver e à roupa sumária que devia vestir para se proteger. Em vez disso, o operário pago representava um mercado consumidor e comprador em importância crescente.

---

33 Inventário do Barão e da Baronesa de Butuí. Pelotas, n. 647, m. 41, 1867/1877, 1º cart. órfãos e provedoria, Pelotas (APERS).

34 GUTIERREZ, Ester J. B. Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense. 2 ed. Pelotas: UFPEL, 2001. p. 84.

35 MARQUES, Alvarino da Fontoura. Evolução das charqueadas rio-grandenses. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1990. p. 104.

Outro problema frequente para os charqueadores pelotenses eram as fugas de escravos. Precisamos aqui nos afastar da historiografia tradicional que levou muitos historiadores a se apoiarem nos relatos de August Saint-Hilaire[36] que deixou, inicialmente, a impressão de que negros e senhores trabalhavam juntos, comiam muita carne, andavam bem vestidos e o Rio Grande do Sul vivia em uma quase democracia racial. Essa teria sido a impressão do naturalista nos seus primeiros meses em visita às estâncias de gado, mas que, em seguida, viria a ser retificada ao chegar às charqueadas e notar que os charqueadores tratavam seus escravos com mais "energia".

As fugas eram o resultado do trabalho pesado, dos abusos cometidos, maus tratos e do desejo de alforria. Em suma, era o desejo de ver o fim da condição de escravo e de buscar o mercado livre de trabalho. Fernando Henrique Cardoso[37] foi emblemático na medida em que buscou desmistificar a presumida liberdade desfrutada pelos escravos sulinos existente nas interpretações vigentes até então. Ele também defende a crise no sistema charqueador pelotense como decorrente da irracionalidade em manter o sistema escravista no lugar do trabalho assalariado. Segundo ele:

> A telha francesa simbolizava, em face da choupana de palha, a distância que estava mais solidamente marcada entre a varanda senhorial da casa-grande e a senzala das plantações de açúcar ou café.

Na esteira do trabalho de doutorado de Mariana T. Flores, faço uso do quadro de deformidades físicas apresentado por Silmei Petiz, que relacionou 186 descrições de maus tratos corporais, do total de 944 escravos fugidos:

QUADRO 1 – DEFORMIDADES FISICAS E MAUS TRATOS SOFRIDOS PELOS ESCRAVOS

Tipo de marca	Quantidade de casos
Açoites	64
Cicatrizes diversas	33
Queimaduras	21

36 SAINT-HILAIRE. A. A Viagem ao Rio Grande do Sul (1820-1821). São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1974. p. 46, 93 e 94.

37 CARDOSO, Fernando Henrique. Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962.

Quebradura	20
Falta de Dentes	19
Coxo de uma perna	12
Falta de dedos/dedos tortos	9
Marcas de bacalhau	5
Surras	3
TOTAL	186

Fonte: PETIZ, Silmei de Sant'Anna, op.cit. p. 73. Grupo Documental: Estatística, maço 1, lata 531. AHRGS (Relação de escravos fugidos para as Repúblicas do Prata).

Os escravos fugitivos eram na maioria homens e empreendiam a fuga de forma individual ou eventualmente em grupos. O destino adotado eram os quilombos ou locais distantes, contudo, permaneciam na condição jurídica de cativos. A única opção que tinham era fugir para além da fronteira, onde as leis eram outras.

Para exemplificar, faço novamente o uso dos dados do trabalho de doutorado de Mariana T. Flores[38]:

QUADRO 2 – FUGAS PARA A FRONTEIRA (ORIGEM E DESTINOS)

	Destinos das Fugas					
Municípios	Estado Oriental	Corrientes	Entre Rios	San Dá	Paraguai	TOTAL

38 THOMPSON FLORES, Mariana Flores da Cunha. Crimes de Fronteira: a criminalidade na fronteira meridional do Brasil (1845-1889). Porto Alegre, 2012. Pág. 217

Rio Grande	87	-	-	-	-	87
São José do Norte	28	-	-	-	-	28
Pelotas	45	-	-	-	-	45
Uruguaiana	67	29	38	1	-	13
Alegrete	3	-	-	-	-	3
Cruz Alta	9	6	-	-	-	15
Rio Pardo	13	-	-	-	-	13
Triunfo	83	-	-	-	2	85
São Leopoldo	8	-	-	-	-	8
TOTAL = 540						

Fonte: THOMPSON FLORES, Mariana Flores da Cunha. Crimes de Fronteira: a criminalidade na fronteira meridional do Brasil (1845-1889). Porto Alegre, 2012. pág. 217 (AHRGS. 1850 – Rio Grande do Sul. Relação e descrição dos Escravos (por proprietários) fugidos para Entre Rios, Corrientes, Estado Oriental, República do Paraguai e outras províncias brasileiras. Estatística. Documentação Avulsa. Maço 1. AHRGS. Sem data. Serra do Caverá. Relação de escravos de José Maria de Sousa fugidos para Cisplatina. Estatística. Documentação Avulsa. Maço 2).

O Estado Oriental já havia abolido a escravidão em 15 de dezembro de 1842 e as Províncias do Prata em 4 de fevereiro de 1813, logo após a independência. No entanto, a fuga para aquelas bandas não significava a liberdade certa, pois a escravidão lá permaneceu de forma velada, inclusive em alguns casos, os negros permaneceram submetidos a contratos com prazos indeterminados, o que era uma escravidão dissimulada. A Constituição de 1853 decretou, no seu artigo 15, a liberdade total na Confederação Argentina e o cumprimento também demorou a ser exigido em todas as províncias. Em 1832, por exemplo, houve a aprovação de um “Contrato” que permitia a introdução de africanos como colonos. Esses contratos só foram extintos em 1862, sob o governo de Bernardo Berro, que tinha o real

propósito de coibir a escravidão velada. Assim, a fuga para além da fronteira não era a garantia de liberdade e os cativos que lá chegavam ainda corriam o risco de serem incorporados compulsoriamente no exército.

Nesse ínterim, vale ressaltar que alguns tratados internacionais foram firmados entre os países fronteiriços para coibir as fugas. Um dos mais importantes foi o Tratado de 12 de outubro de 1851, assinado entre Brasil e Estado Oriental, o qual criava um acordo de extradição de escravos fugitivos. Em 14 de dezembro de 1857 o Brasil e a Confederação Argentina adotaram acordo semelhante, entretanto, não havia garantias de que as localidades fronteiriças respeitassem os rigores da lei.

Muitos escravos que fugiam eram aliciados por "sedutores"[39] em momentos de ausência de vigilância ou combinavam fugas com parceiros de senzalas. Muitos optaram por integrar as tropas na Revolução Farroupilha em troca da liberdade. Domingos José de Almeida, charqueador pelotense, foi um exemplo de senhor que transferiu seus escravos para Montevidéu, na intenção de protegê-los da sedução feita pelas tropas em combate. Os mecanismos de repressão eram punições severas e até delação premiada. Por outro lado, muitos senhores autorizavam que os escravos pudessem plantar e ter poucas cabeças de gado nos campos para desestimular as fugas.

Alguns autores, juntamente com Fernando Henrique Cardoso, consideraram a escravidão como um dos motivos para as constantes derrotas do mercado rio-grandense frente aos mercados argentinos e uruguaios que empregavam técnicas mais modernas e trabalho assalariado, obtendo uma produção maior, com preços mais baixos. Entretanto, outros historiadores refutam essa tese apresentando outros fatores para a derrota do charque rio-grandense[40]. Todos concordam num ponto, que o charque gaúcho só podia concorrer com o platino nos períodos em que havia guerras internas no Prata[41]. Nesse sentido, Fernando

---

39 Ibid, p. 204.

40 **VARGAS, Jonas Moreira. Abastecendo plantations: A inserção do charque fabricado em Pelotas (RS) no comércio atlântico das carnes e a sua concorrência com os produtores platinos (século XIX). História (São Paulo), v. 33, n. 2, p. 540-566, 2014.** Segundo Vargas, em abril de 1848, com o objetivo de fortalecer economicamente os saladeros uruguaios, Oribe proibe a passagem de tropas de gado para o Rio Grande do Sul encarregando as milícias fronteiriças de enquadrar todos como contrabandistas. A decisão era totalmente política e provocou uma diminuição das exportações de charque no Rio Grande do Sul. Em 1849, Oribe ainda ordenaria que os escravos que trabalhassem nos saladeros de charqueadores brasileiros em São Servando (no lado uruguaio da fronteira) fossem retirados da região, sob pena de serem libertos. A determinação provocou o retorno de "quatrocentos escravos" para Pelotas e Jaguarão e o fim daquelas charqueadas. O objetivo era evitar o desvio de tropas dos saladeros de Montevidéu. Com essas medidas ficava claro que o governo uruguaio apoiava de todas as formas os saladeros de Montevideo.

41 **VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e**

Henrique Cardoso[42] acrescenta:

> A concorrência dos saladeiros do Rio do Prata era intensa e a produção platina possuía condições favoráveis para vencer a competição. A economia platina do charque levava vantagem por causa da melhor qualidade do gado, das taxas mais baixas a que estava sujeita a exportação, do mais fácil acesso aos portos, das relações que mantinha com os ingleses e, sobretudo, como veremos noutro capítulo, por causa do tipo de organização do trabalho que possuía.

Cardoso critica o sistema escravista como um modelo sem incentivo ao trabalhador, uma vez que não havia salário ou qualquer retribuição e não havia o que induzisse aquele escravo a ter ilusões de conquistas ou de uma vida melhor. Toda vez que era necessário aumentar a produção, mais escravos eram comprados e mais se exigia dos mesmos. Enquanto o seu preço foi barato não houve problemas, contudo, quando seu preço subiu exorbitantemente, apareceram as limitações ao sistema[43].

Segundo Mendes; Junior, Roncari; Maranhão[44]:

> As primeira charqueadas foram implantadas em Pelotas por volta de 1780. A preparação da carne pela salga e o aproveitamento do couro reorganizaram a atividade criatória na região, voltando-a para a industrialização da carne e dos couros para exportação e organizando as estâncias como empresas. Entretanto, sua

---

regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. Jonas Moreira Vargas acrescenta outros fatores para o sucesso dos saladeiros platinos. Um deles seriam os especialistas estrangeiros. Segundo o autor, trabalhadores ingleses e irlandeses, que tinham experiência de longa data com o charque, responsáveis pelo abastecimento da marinha inglesa no século XVI e XVII, trouxeram técnicas mais elaboradas para Montevidéu. Outro fator teriam sido as medidas políticas tomadas pelos Bourbons em 1776, quando a Coroa decretou o livre comércio dos portos espanhóis com Buenos Aires, substituindo o exclusivismo de Cadiz. Isso ajudou a constituir uma poderosa classe de negociantes marítimos.

42 CARDOSO, Fernando Henrique. Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962. P. 78.

43 A obra de Fernando Henrique Cardoso foi considerada como a melhor visão do sistema escravocrata no sul do Brasil e repetida por autores consagrados como Sandra Jatahy Pesavento até a década de 1990. Foi fundamental para derrubar os mitos que dominavam a historiografia da época, de que os escravos haviam tido um papel marginal na economia gaúcha e que eram tratados de forma cortês e generosa. Entretanto, a historiografia mais atual passou a tecer críticas em relação a ela. Uma delas diz respeito à tese de que o charque pelotense não tinha como concorrer com o platino uma vez que este último possuía trabalho assalariado e subdivisão de tarefas. Ocorre que, no tocante à divisão do trabalho escravo, GUTIERREZ (1999, p.180) apresentou um levantamento feito a partir dos inventários de charqueadores pelotenses entre 1810 e 1887 em que havia escravos em dez diferentes tarefas diretamente ligadas ao processo de produção do charque. Além disso, Cardoso alega que a persistência do charqueador pelotense pelo cativo tinha causa no seu comportamento baseado na dominação e subordinação, o que foi refutado por muitos historiadores que utilizaram o autor francês Louis Couty (COUTY, 1880, p. 151), segundo o qual o problema era a falta em Pelotas e nas regiões vizinhas de colonos suficientes para trabalharem nas charqueadas. Couty também fez referência que se um charqueador trouxesse trabalhadores especializados, os custos seriam “ainda mais onerosos que o são no Sul [Uruguai]”. Dessa forma, ele afastava a alegação de qualquer irracionalidade econômica para justificar a utilização de escravos nas charqueadas.

44 Brasil História - Texto e Consulta: 1 Colônia/ Antonio Mendes Jr., Luiz Roncari e Ricardo Maranhão - São Paulo: Editora Brasiliense, 1979. 230-231 p.

> organização em base escravocrata incapacitava-a para concorrer com os *saladeros* do Prata, estruturados em termos capitalistas sobre o trabalho assalariado. Desse modo, a produção sulina só pôde competir com os concorrentes estrangeiros nos períodos excepcionais em que as lutas internas no Prata ou a disputa da Cisplatina provocaram a desorganização da exportação dos *saladeros*. Foram as dissenções que envolveram essa região nas primeiras décadas do século XIX, desde 1801, que favoreceram sobremaneira as charqueadas do Rio Grande do Sul. (…)
>
> Porém, quando a produção platina se reorganizava, decaíam as possibilidades de concorrência do produto rio-grandense, diminuindo seus lucros. "Nestas ocasiões, os produtores gaúchos acusavam a política de tributos vigente no Brasil como responsável por seus malogros. Acreditavam que o alto preço do sal e a taxação baixa do charque importado impediam a concorrência do produto nacional com o estrangeiro, e julgavam que a manutenção desta política devia-se aos interesses dos consumidores, das "Províncias do Norte", de importarem charque abundante e barato, ainda que isso custasse a ruína dos produtores nacionais. Muitas vezes agregaram a estes argumentos outros que procuravam mostrar as desvantagens naturais da produção gaúcha por causa da qualidade dos pastos e das condições precárias das charqueadas. Não eram capazes de ver claramente, entretanto, que, muitos anos depois (…), já no fim do século, Couty pôde ver com lucidez: não era o 'custo material' da produção brasileira do charque que a tornava incapaz de competir com a produção estrangeira, mas sim seu 'custo social' isto é, o peso da escravidão na produção de bens que deviam concorrer num mercado competitivo. Este, não permitindo os altos lucros dos preços de monopólio, forçava a economia escravocrata a enfrentar, sem o resolver, o problema do aumento da produtividade, para tornar-se competitiva".

Poucas foram as críticas ao sistema escravista por parte dos senhores de escravos, contudo necessário mencionar um importante charqueador pelotense, Antônio José Gonçalves Chaves, que entre 1817 e 1822, escreveu suas memórias ecônomo políticas sobre a administração pública no Brasil[45]. Sob o título "Sobre a escravatura" ele destacou uma forte crítica ao sistema escravista, apoiada pelos avanços da economia burguesa permitidos pelo trabalho livre na produção manufatureira europeia. Inicialmente, o charqueador registrou sua oposição ao cativeiro diante da religião de Cristo, entretanto, no plano econômico ele apresentou a escravidão como um sistema feudal criado pelas nações europeias, despossuído de qualquer incentivo ao trabalho e desqualificado intelectualmente. Assinalou também os altos gastos improdutivos com a vigilância dos cativos e o perigo social motivado pela escravidão. Ele temia, como muitos, o que havia ocorrido em São Domingos, durante a Revolução Haitiana.

Gonçalves Chaves era uma mente evoluída para seu tempo, porém, embora liberal, era, antes de tudo, senhor de grande número de escravos e não deixaram de haver relatos

45 MAESTRI, Mário. O reflexo perverso: história e historiografia do trabalhador escravizado no RS: 1819-2006. *História Revista*, Universidade Federal de Goiás [UFG], 2007. Disponível em: http://www.revistas.ufg.br/index.php/historia /article/viewFile/9061/6255. Visitado em 19 de março de 2015.

sobre a forma rude como os tratava. Um dos mais interessantes relatos foi deixado pelo seu hóspede, Auguste de Saint Hilaire, entre 1820-21[46]:

> "Há sempre na sala um pequeno negro de 10 a 12 anos, cuja função é ir chamar os outros escravos, servir água e prestar pequenos serviços caseiros. Não conheço creatura mais infeliz que essa criança! Passa a vida tristemente encostado à parede e é frequentemente maltratado pelo filho do dono. À noite chega-lhe o sono, e, quando não há ninguém na sala, cai de joelhos para poder dormir. Não é esta casa a única que usa esse impiedoso sistema: ele é frequente em outras".

Saint Hilaire, embora tenha tecido suas críticas ao sistema escravista, apoiava a hierarquia das raças. A visão de inferioridade de americanos e africanos que possuía vinha da racionalização da exploração colonial. Em seus registros, chegou a ensaiar uma explicação para a inferioridade dos índios como seres com organismos bastante delicados, insensíveis moral e fisicamente e não hesitou em levar um indiozinho consigo na volta da viagem, com a finalidade de obsequiar um amigo que desejava dar a criança de presente a um nobre europeu[47]. Aos negros, mesmo tão distante dos brancos, entendia ele que ainda eram superiores aos índios, contudo pouco ativos, quando livres só trabalhavam o suficiente para não morrerem de fome.

A escravidão foi, no primeiro momento, o recurso necessário e indispensável para o movimento das primeiras engrenagens da economia numa região em que havia escassez de mão de obra, contudo, transformou-se num obstáculo com o passar do tempo. Na metade do século XIX, quando ocorreu a proibição do tráfico negreiro através da Lei Eusébio de Queiroz (1850), a mão de obra disponível para a produção foi ficando escassa, pois se tornou impossível manter o fluxo corrente de importação da África. A esse fato somou-se a Lei do Ventre Livre (1871) que retirou o interesse dos charqueadores em comprar mulheres escravas. Assim, a queda no número de cativos passou a ser algo notado em todos os inventários de charqueadores, já que foram ficando cada vez mais caros e isso era um sinal de que uma grande mudança estava por vir. Além disso, os movimentos abolicionistas foram atacando a legitimidade da escravidão até a Lei Áurea em 1888.

Conforme o cerco ia se fechando em relação ao sistema, a maioria dos escravos era direcionada para as plantações de café no norte, o que se intensificou entre 1874 e 1884[48].

---

46 SAINT-HILAIRE. A. A Viagem ao Rio Grande do Sul (1820-1821). São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Itatiaia, 1974. p. 93.

47 CARDOSO, Fernando Henrique. Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962. p. 175.

48 **PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das**

Pode-se até aduzir que a diminuição de escravos iniciou um pouco antes de 1850, tendo como exemplo o charqueador João Numes Batista, proprietário da charqueada e olaria do Pavão, que ao morrer em 1823 havia deixado 47 escravos na charqueada, 23 no campo, dez na residência e 17 mulheres. Quando sua esposa Joaquina Maria faleceu em 1849, deixava 30 cativos para os herdeiros[49].

O historiador Jonas Moreira Vargas defende a teoria de que, mesmo enfrentando uma crise de mão de obra, o topo da elite charqueadora que acumulou riquezas antes de 1874, teria suportado com certa tranquilidade os anos que estavam se aproximando, enquanto os charqueadores menos afortunados tiveram mais a perder[50]. Como característica do sistema capitalista em formação, os mais fortes economicamente iam acabando com os menores.

Para melhor expressar essa diminuição de cativos no sistema escravista após 1874, segue o quadro a seguir:

QUADRO 3: CONTINGENTE DE ESCRAVOS NO RIO GRANDE DO SUL

Ano	Número de escravos
1874	98,5 mil
1883	62,1 mil

famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX) p. 224 e 233. Segundo Jonas Moreira Vargas, entre 1877 e 1879, de 17% a 25% dos escravos comercializados em Campinas provinham do Rio Grande do Sul. Contudo, ele defende a tese de que os charqueadores venderam para o norte somente escravos cozinheiros, copeiros e domésticas, não abrindo mão dos que trabalhavam nas fábricas de charque. Ele comprova a tese com base na pesquisa de 252 escravos objetos do tráfico interprovincial, dos quais somente 29 pertenciam a charqueadores e destes somente 3 eram carneadores. O historiador ainda vai mais longe, ele argumenta que após 1872, sem negar o tráfico interprovincial para o norte, houve a compra de escravos aqui no sul. Seu embasamento encontra-se nos inventários abertos após 1872. No caso do Barão de Butuí, dentre os 142 escravos do plantel, 18 (12,6%) eram naturais do nordeste. Tratava-se de 16 cativos baianos, 1 sergipano e 1 cearense. Do plantel de 120 escravos do coronel Aníbal Antunes Maciel, 7 (6%) eram "nordestinos", sendo 4 baianos e 3 pernambucanos. Por fim, conclui o historiador: "Tendo em conta o grande fluxo de navios que retornavam do nordeste para o Rio Grande do Sul (nos anos 1870, mais de 80% do charque era remetido para Salvador e Recife), não é difícil concluir que ao invés de perder escravos para os cafezais, como se defendeu, os charqueadores foram responsáveis, mesmo que em menor medida, pela baixa dos cativos do nordeste, o que de certa forma inverte as explicações clássicas sobre a relação da mão de obra escrava, a crise nas charqueadas e sua inserção no tráfico interno".

49 Fonte: Inventário n. 75, M. 06, Estante nº. 25. 1º Cartório de Órfãos e Provedoria, 1823. Localizado no Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul.

50 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 226.

1885	22,7 mil (diminuição expressiva decorrente do tráfico interprovincial em direção a São Paulo)
1887	8,4 mil

Fonte: COSTA, Elmar Bones da (ed.) (1998). História Ilustrada do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Já Editores. Pag. 184

Jonas Moreira Vargas também realizou uma pesquisa quanto à diminuição do número de escravos com base em 48 inventários analisados no período de 1831 a 1885. Segundo o historiador[51]:

> Observando os mesmos inventários por décadas, percebi que nos anos 1840 a média era de 65 escravos por charqueada. Na década de 1850, esta média cai bastante, chegando a 51 cativos. Na década de 1860 ela volta a subir para 59 escravos. Na década de 1870 cai para 55 cativos e entre 1881 e 1885, apresenta uma média de 42 escravos – a menor de todo o período.
> (…)
> Amparando-se no censo geral de 1872, muitos encontraram estatísticas bastante contundentes para sustentar a suposta perda de escravos no Rio Grande do Sul, ainda na década de 1860. Em 1872, a população cativa recenseada na província foi de 67.791 escravos. Já os indicadores de 1863 apresentavam 77.419 cativos, ou seja, num intervalo de 9 anos, o Rio Grande do Sul teria subtraído quase 10 mil escravos – mais de mil por ano.6 O mesmo vale para a população cativa de Pelotas. Se em 1858 o município possuía 4.788 escravos, no censo de 1872 apresentava uma população cativa de 3.575, ou seja, 1.213 a menos.

A economia do charque nunca chegou a apresentar permanente estabilidade e nem teve apoio político nacional ou institucional como ocorreu com o café. Sempre que questões importantes envolviam interesses nacionais, os charqueadores enfrentavam grandes limites, não passando de uma camada subordinada aos grupos senhoriais ligados diretamente ao Poder Central. Assim, como a concorrência platina tinha o poder de desestabilizar toda a estrutura, a desorganização do trabalho começou a impor uma redefinição nos padrões do sistema econômico e novas ideias começaram a surgir como o aproveitamento da mão de obra assalariada, o uso de imigrantes e até mesmo o uso de ex-escravos.

A partir de 1850, algumas novidades no campo da mão de obra começaram a aparecer diante da sua escassez e da diminuição na produção. Uma delas foi o uso da mão de obra livre nos trabalhos realizados com as graxeiras, que eram as caldeiras pressurizadas responsáveis pelo processamento do sebo extraído dos animais abatidos. Contudo, essa experiência, assim como outras, enfrentava grandes problemas. Primeiro porque o trabalhador

51 Ibid, p. 217 e 222.

não queria ser tratado como escravo e esse tratamento era o único conhecido até então pelo charqueador e seu capataz. Em segundo, não era bom ter assalariados com tratamento diferenciado próximos aos escravos, tratados em sua maioria com rigidez e até violência. Nesse sentido, o charqueador Manoel Lourenço do Nascimento, representante de Pelotas entre os deputados provinciais, assim declarou diante do deputado Felipe Neri:

> Não questiono que o braço escravo seja um mal, e é por isso que os charqueadores tratam de removê-lo, tanto que se o nobre Deputado fosse hoje a um desses estabelecimentos, veria que já as graxeiras, a salga de couro e outros trabalhos são feitos por braços livres. Antigamente, em qualquer daqueles estabelecimentos, não se via homens livres além do capataz e algum patrão de iate (…)[52].

Outras medidas também viriam. Uma delas era os incentivos monetários aos cativos como estímulo ao aumento da produção, o que significava o pagamento de um valor por cada novilho preparado a mais. A contagem e o pagamento eram feitos conforme o número de pares de orelhas apresentadas ao capataz. Além disso, ainda se tentou uma maior racionalização da produção, ou seja, a divisão do trabalho em turnos para compensar a queda da média dos plantéis. Segundo Jonas Moreira Vargas[53], tais alterações também geraram uma tensão que pode ser percebida no aumento de processos-crime envolvendo escravos de charqueadores a partir de 1850.

Aproximando-se do final do século XIX, a formação histórica e econômica pelotense ainda pouco desenvolvida não imaginava a economia saladeiril gerada somente por mão de obra assalariada. Segundo Fernando Henrique Cardoso, o charqueador era fruto de uma sociedade patrimonialista, conduzida por rígidos comportamentos baseados na dominação e subordinação. A afirmação de seu poder e sua autoridade nas relações sociais tinha origem, em parte, na violência e arbitrariedade do sistema escravista. Isso explica também, a resistência quanto ao trabalho do imigrante, que jamais se sujeitaria aos termos de um trabalho escravo.

Por outra senda, segundo Jonas Moreira Vargas[54], três eram os argumentos que

---

52 PICCOLO, Helga. Coletânea de Discursos parlamentares da Assembleia Legislativa Provincial. Porto Alegre: ALRS, v. 1, 1998

53 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 255.

54 Ofício do Presidente da Província para o Ministro do Império, 02.01.1886, SPE-IJJ9 (Arquivo Nacional do Rio de Janeiro). VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 255.

embasavam a resistência ao fim da escravidão. O primeiro era que o custo de um escravo saia mais barato do que um trabalhador assalariado, considerando que 5 anos era o tempo médio para o cativo se pagar e pagar as despesas básicas, desde que ele se mantivesse trabalhando durante esse período. O segundo argumento era a inconstância do trabalhador livre que buscava sempre melhores salários, seguido do terceiro argumento que era a falta de colonos europeus capazes de suprir todos os cativos existentes.

Diante de todos os imprevistos percebidos no final do século, os antigos charqueadores, acumuladores de capital, voltaram suas fortunas para outros setores como indústrias de fiações, bancos e outros investimentos na cidade de Pelotas, enquanto as charqueadas foram sendo deixadas de lado. A desarticulação do sistema escravista até a abolição (1888) e a crescente valorização do escravo determinaram um impasse para a economia saladeiril da região, que, já afetada pela concorrência platina, encontrou dificuldades para transitar para o trabalho assalariado. O negro, que antes era um *bem de consumo*, e durava entre 7 a 15 anos, passou a ser um *bem durável*, que era preciso conservar pelo maior tempo possível. Assim, a economia charqueadora, que tanto gerou riquezas para Pelotas, começava a chegar ao fim.

Em janeiro de 1886, o presidente da Província do Rio Grande do Sul escrevia ao Ministro do Império solicitando o seguinte:

> Joaquim da Silva Tavares, irmão do Barão de Itaqui e do Dr. Francisco da Silva Tavares, libertou, no mesmo município de Pelotas e em igualdade de condições, 68 cativos, tornando-se merecedor de que o Governo Imperial, em remuneração de tão assinalado serviço à humanidade, conceda-lhe o título de Barão de Pirahy ou de Santa Tecla. Para que V. Ex. se digne de apreciar a importância daquele ato de abnegação, informo, ainda, a V. Ex. que, em consequência dele, as charqueadas daquele cidadão acham-se hoje abandonadas, porque muitos dos libertos sob condição de prestação de serviços têm deixado de cumprir a obrigação do respectivo contrato[55].

Após o fim do sistema charqueador, Pelotas viu surgir à lavoura capitalista do arroz, que pode ser considerada um desdobramento do capital comercial baseado na economia pecuária charqueadora. A chegada da ferrovia e a mercantilização dos meios de vida, associada à urbanização da cidade, ainda permitiram um crescimento econômico da região.

Por fim, após a escravidão, os negros permaneceram alheios em relação a sua libertação. Não sabiam ler nem escrever, e a filosofia que lhes foi imposta por muitos anos

55 Ibid, p. 260.

fazia com que não fossem estimulados a pensar ou agir, assim, obtiveram pouco lugar no mercado de trabalho senão como artesãos. Não tinham cultura, nem hábitos de vida familiar e a ideia de acumulação de riqueza era praticamente estranha.

Na conformação de um mercado de trabalho livre e na elaboração de novas formas de dominação do capital sobre o trabalho, desenvolveu-se uma nova fase para o charque, agora com o trabalho assalariado, mas não mais em Pelotas.

3.2 - A Produção do Charque sob o Trabalho Assalariado

Com a abolição da escravatura e a escassez de mão de obra, logo a imigração ganhou sentido como um imperativo para a manutenção e até salvação da economia. Para reforçar a necessidade, difundiu-se a ideia de que o negro não desejava laborar e de que era culturalmente incapaz para o trabalho livre. Os argumentos vinham condenar definitivamente o antigo regime escravista e reforçar os novos tipos de relações de produção, as novas práticas no trabalho, libertar o espírito criador e incentivar a crença no milagre que somente o imigrante poderia trazer. Também vinha ao encontro da ideia de progresso e franca prosperidade que a República Brasileira desejava apresentar ao cidadão e ao mundo, deixando o Império esquecido no passado, assim como o problema do negro. Na realidade, a nova República tinha apenas uma aparência democrática, pois permaneceria por muitos anos com uma aparência distorcida do antigo regime.

Com efeito, duas alternativas sobraram para os antigos cativos: continuar trabalhando como antigamente, mas agora “oficialmente” como cidadãos ou abandonarem as charqueadas e tentar a sorte nas cidades, correndo o risco de ter uma vida desregrada ou miserável.

Abrangendo uma faixa da fronteira sudoeste do Estado, dando continuidade à economia do charque por mais 30 anos, a cidade de Bagé passou a se destacar, pois a acumulação de capital não era mais individual, e sim voltada para acrescer ao capital comercial das novas indústrias do charque. As novas condições favoreciam uma sociedade capitalista, não ligada ao passado escravocrata, mas formada por comerciantes urbanos e principalmente imigrantes. Estes foram os principais trabalhadores, considerando o preconceito que havia se criado pelo homem brasileiro branco, que considerava o trabalho braçal ou manual como degradante e próprio do negro escravo. Além disso, a crescente

utilização de máquinas promoveu uma visão fordista/taylorista no processo de produção[56], e a submissão do trabalho ao capital favorecia a dominação dos trabalhadores.

Essas indústrias enfrentaram uma realidade bem diferente das charqueadas de Pelotas. Constituídas como empresas comerciais e criadas após a sanção da Lei Áurea, em 1888, trabalharam exclusivamente com mão de obra assalariada, na qual os salários eram pagos diariamente e os trabalhadores eram livres, pobres e de baixo custo. Com o desenvolvimento das modernas charqueadas, começaram a aparecer operários especializados que formaram um mercado consumidor e, desde cedo, elevaram os rendimentos das indústrias. Segundo Boucinhas[57], a Charqueada Santa Thereza, localizada em Bagé e fundada em 1897, empregava, durante as safras, "de 470 a 500 trabalhadores". Além disso, no início do séc. XX, os salários no Estado eram os mais altos do país, o que pode ser extraído do pronunciamento do deputado gaúcho Simões Lopes feito em 1917 no Congresso Nacional[58]:

> Enquanto no estado do Rio de Janeiro um trabalhador fica satisfeito com a importância de 1$ a 1$500 por dia, enquanto em zona norte do estado de São Paulo o trabalhador se satisfaz com essa mesma importância, no Rio Grande do Sul não há trabalhador agrícola que receba menos de 3$ por dia, a selo ou 2$ com comida fornecida pelo patrão.

Após 1875, muitos imigrantes chegaram a todo o Rio Grande do Sul, ensejando um contínuo processo de colonização e povoamento, que se estenderia durante todo o período republicano. Na cidade de Bagé, essa força de trabalho especializada teve o apoio de imigrantes italianos e espanhóis[59], os quais desempenharam um papel econômico fundamental

---

56 Segundo Giddens em sua obra "Sociologia", Frederick Winslow Taylor (1856–1915) foi um norte americano da Filadélfia que criou uma série de métodos inovadores para a produção industrial, dividindo o processo de produção em etapas distintas para torná-lo mais rápido e melhor vigiado. Henry Ford (1863 – 1947) foi o empreendedor fundador da Ford Motor Company que, inspirado no método idealizado por Taylor, foi responsável pela criação de um sistema industrial chamado de fordismo, caracterizado pela introdução de linhas de montagens, na qual o operário era responsável apenas por uma atividade. A teoria de Taylor criou uma discussão sobre a possível alienação da mão de obra. A limitação funcional do operário causava uma alienação psicológica no indivíduo, pois limitava o conhecimento do operário **à função, não tendo nenhuma noção da compreensão do todo**.

57 BOUCINHAS, Cláudio Antunes. A história das charqueadas de Bagé (1891-1940) na literatura. Dissertação (Mestrado em história) Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre,1993. p. 37.

58 PESAVENTO, Sandra Jatahy. República velha gaúcha: charqueadas, frigoríficos, criadores. Porto Alegre : Movimento, 1988. p. 47.

59 **RAMOS, Valdir A. A Importância da Imigração em Bagé. Jornal do Comércio, Porto Alegre, 9 de agosto de 2010. Disponível em: http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=36442. Acesso em 21.4.2015.** Segundo o autor do artigo: "Três associações centenárias atestam a presença dos imigrantes na história bicentenária do município. A Sociedade Espanhola, idealizada em 1868 pelo alfaiate José Loza, teve como primeiro presidente Ramón Galibern. A sede social e o teatro situam-se na rua Costábile Hipólito, obra do arquiteto malageño Henrique Tobal inaugurada em 1934. Um sonho dos fundadores tornou-se realidade em 1905 com o Solar da Sociedade Espanhola, que hoje abriga o IMBA – Instituto Municipal de Belas Artes. A Sociedade Portuguesa (1870), onde hoje está o Museu Dom Diogo de Souza, teve como primeiro presidente Joaquim da Costa Guimarães. O prédio, destinado a hospital, funcionou de 1878 até ser

ofertando mão de obra, criando uma economia agropecuária colonial e constituindo um mercado interno para a região. Segundo Ronaldo Herrlein Jr.[60], a combinação do sistema pecuário charqueador e agropecuário colonial condicionaram o desenvolvimento econômico da região.

Por outro lado, o desenvolvimento econômico da cidade também foi bastante favorecido pela ação do Estado, que assumiu encargos com infraestrutura de transporte, combateu o contrabando pela fronteira com o Uruguai e estabeleceu incentivos fiscais à indústria e às exportações.

---

ocupado pelo Exército na Revolução de 1893. Em 1914 concluiu-se a parte externa, sendo hospital até 1973 e em 1975 foi alugado para ser museu e Secretaria de Ação Social. A Sociedade Italiana (1871) teve Giuseppe Bina como primeiro presidente. É anterior ao marco inicial da imigração italiana no Rio Grande do Sul (1875). A sede inaugurada em 1887 foi demolida em 1950 para a construção da atual com dois pavimentos. Além do integrantes de tais associações que tiveram decisiva presença em todos os setores da comunidade, também, muito significativas por suas ações, outras nacionalidades representam-se em nossa Bagé, sempre aberta e agradecida aos que chegam. Entre elas - contingentes germânicos contribuíram para a paisagem verde-amarela dos trigais da Hulha Negra e para a realidade do agronegócio na Colônia Nova; japoneses cuidaram dos hortigranjeiros; libaneses, sírios, palestinos e jordaneses destacaram-se no comércio e nos investimentos e vêm contribuindo com profissionais de reconhecida qualificação até mesmo muito além das fronteiras do município."

60 HERRLEIN, Ronaldo Jr. Mercado de trabalho urbano-industrial no Rio Grande do Sul: origens e primeira configuração, 1870-1920. Disponível em http://cdn.fee.tche.br/jornadas/1/s1a6.pdf. Acesso em 19 de março de 2015.

4 – A PROSPERIDADE DO CHARQUE E SUA INFLUÊNCIA NO RIO GRANDE DO SUL

As charqueadas de Pelotas atingiram o seu auge entre 1860 e 1890, assim como o período de maior prosperidade da cidade, entretanto entre 1889 a 1896, após a Revolução Federalista, os abates na região caíram 50%. Enquanto isso, as charqueadas na fronteira iniciavam com grande impulso, o que pode ser justificado, principalmente, devido ao contrabando de gado. É evidente que a condição fronteiriça do Rio Grande do Sul foi um elemento importante a ser analisado no contexto histórico. Assim, passemos a analisar a fronteira e o auge da economia nas duas regiões.

4.1 – A Influência da Economia Saladeiril na Fronteira

A zona de fronteira sempre foi um espaço extremamente instável, permeado por conflitos e tensões, já que seus limites avançavam e recuavam constantemente. Sua importância na história do Rio Grande do Sul é inegável e a ausência de um traçado veio desde a época em que o Uruguai fazia parte das Províncias do Rio da Prata. Posteriormente, constituiu-se na Província Cisplatina, pertencente ao Império Brasileiro e praticamente representava a extensão dos campos de pastoreio de estancieiros rio-grandenses. Quando do surgimento do país – Uruguai – a história da região ainda conviveu com a sobreposição de soberanias durante a República Rio-Grandense[61].

O conceito de fronteira de Susana Bleil de Souza[62] ajuda a esclarecer:

> (…) a fronteira é vista não somente como a extensão dos limites, mas como uma área de interação, de interdependência e de complementaridade. Espaço quase sempre preenchido por extensos campos, apropriados em sua grande parte pelos

61 SOUZA, Susana Bleil de. Identidade e Nacionalismo no processo de integração da fronteira Uruguaia no final do Século XIX. Humana. Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. v.18. n.1/2. Janeiro/dezembro, Porto Alegre: UFRGS, 1995. p.154.

62 Na década de 1850, o Brasil assinou tratados com o Uruguai e a Argentina que pretendiam dar conta do problema das violações fronteiriças. Em 12 de outubro de 1851, foi acordado com o Estado Oriental a entrega recíproca de criminosos, desertores e escravos. No mesmo ano, outro acordo específico com a província argentina de Corrientes, situada imediatamente do outro lado da linha de fronteira, estipulava a extradição de criminosos e a devolução de escravos. Ver: Tratado de 12 de outubro de 1851. Tratado de Comercio e Navegación. In: Tratados y Convenios Internacionales: suscritos por Uruguai en el periodo mayo de 1830 a deciembre de 1870. República Oriental del Uruguai, Secretaria del Senado. Documentación y

Antecedentes Legislativos. Montevideo, 1993. Tomo 1. OLIVEIRA, José Cardoso de. Actos diplomáticos do Brasil. Brasília: Editora do Senado Federal, 1997. Tomo I.

configuração, 1870-1920. Disponível em http://cdn.fee.tche.br/jornadas/1/s1a6.pdf. Acesso em 19 de março de 2015.

> latifundiários, e com um sistema peculiar de cidades vizinhas, muito próximas, cuja base econômica foi sempre a troca assimétrica de bens, serviço e homens.
>
> Existia uma singularidade na organização interna deste espaço em relação às trocas. Os fluxos eram típicos de uma produção baseada na pecuária extensiva, onde as tropas de gado se deslocavam ora para abastecer os saladeiros uruguaios, ora as charqueadas rio-grandenses. Este fluxo de homens e de mercadorias nos obriga a aprender este espaço levando em conta a porosidade fronteiriça.

A historiografia caracterizou dois tipos de historiadores em relação à fronteira: os adeptos ao conceito de "matriz lusitana" e outros da "matriz platina". Os primeiros acreditavam que a sociedade rio-grandense teria se forjado apenas sob influência portuguesa; já a segunda vertente defendia a influência platina na formação dessa sociedade. Dentro do estudo das charqueadas, principalmente as fronteiriças, seria impossível traçar uma fronteira rígida, ainda mais numa época em que as populações mantinham contato permanente entre si. Assim, a afirmação da historiadora Helga Piccolo[63] é altamente significativa:

> "A fronteira não é uma linha, mas um espaço que se define mais por seus atributos socioeconômicos e o limite, como conceito, é essencialmente político".

Ainda, no intuito de esclarecer melhor a importância do que tratamos aqui, impossível não falar do conceito de Fronteira Manejada da historiadora Mariana Thompson Flores[64](2012: p. 64), que em breves palavras assim explica:

> A história de uma fronteira comporta, em primeira instância, seus movimentos de avanços e recuos da linha, o que incide considerar que existiram territórios e pessoas que estiveram dentro e fora do limite em momentos diferentes, que órgãos burocráticos foram instalados e removidos, que tratados foram assinados ou não, e que os limites foram, muitas vezes, sustentados na prática. Nesses movimentos da linha de fronteira, muitos contextos de guerra se colocaram, e, por vezes, várias autoridades se sobrepuseram no mesmo território.

O desenvolvimento do complexo charqueador no séc. XIX, tanto em Bagé como em Pelotas, fez aumentar a demanda por gado e terras, provocando uma expansão agrária rumo à fronteira sudoeste da província. A manutenção dos altos ritmos de produção demandou uma ampliação até o mercado de gados do Uruguai.

Estima-se que uma charqueada em Pelotas abatesse em uma safra algo entre 8.000 a 10.000 reses. Em Bagé, a Companhia Industrial Bageense abatia algo próximo a 34.000 reses em uma safra. Assim, a expansão para o Uruguai era necessária, uma vez que a manutenção

---

63 PICCOLO, Helga. "Nós e os outros": conflitos e interesses num espaço fronteiriço (1828-1852). In: Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica (SBPH), Anais da XVII Reunião, São Paulo, 1997. p. 218.

da economia necessitava de muitas tropas e nem todo charqueador era criador de gado. Na fronteira estavam as melhores pastagens e, portanto, esse espaço agrário foi motivo de contínuos conflitos entre uruguaios e brasileiros, pois era uma transposição sem limites, paisagens iguais e os rios facilmente atravessados.

De acordo com Jonas Moreira Vargas[65], em 1850, os brasileiros possuíam 428 estâncias no norte do Uruguai (30% do território oriental), do qual eram conhecidas as dimensões e o número de cabeças de gado para 191 delas, no total de 914.000 cabeças de gado *vacum*. O norte do Uruguai era uma extensão da campanha rio-grandense, com bons pastos para engorda e fundamental para as charqueadas. Assim, os mais ricos investiam em estâncias maiores com melhores qualidades de pastos[66].

A expansão agrária dos rio-grandenses para aqueles campos ocorria de forma muito rápida. Além de ser motivo de status e riqueza, tinha por função proteger o gado dos distúrbios causados pelas guerras e saques de tropas inimigas. Muitos também usavam esse artifício conforme a situação econômica mais favorável.

Para ilustrar o tema tratado, em 1845, na Câmara dos Deputados, o representante da Bahia, o Sr. Silva Ferraz declarou[67],:

> Vejo senhores, que teneis uma idéia muito equivocada do poder e dos recursos do Império. Vós creeis que ali na linha ou divisa material do Jaguarão vão encontrar um povo completamente distinto do que se chama Império do Brasil, mas é preciso que saibais que felizmente não é assim. Ao passar ao outro lado do Jaguarão, senhores, o traje, o idioma, os costumes, as moedas, os pesos, as medidas, tudo, até a outra banda do rio Negro, tudo, tudo, senhores, até a terra, é brasileira".

Segundo Mariana Thompson Flores[68], a Guerra dos Farrapos desorganizou a

---

65 VARGAS, Jonas Moreira. UM OLHO NO ATLÂNTICO, OUTRO NA FRONTEIRA". Os charqueadores de Pelotas, o comércio de carne-seca e as suas propriedades na fronteira com o Uruguai (século XIX). 2012. Disponível em http://www.revista.ufpe.br/revistaclio/index.php/revista/article/viewFile/290/168 Acesso em: 18 jul. 2014.

66 **VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 303**. Segundo Vargas: "Analisando os inventários *post-mortem* de todos os charqueadores para qual esta fonte foi localizada é possível verificar que somente uma pequena parcela teve condições de investir em tais bens. De 78 inventários *post-mortem* de charqueadores pelotenses abertos entre 1810 e 1900, somente 11 possuíam estâncias no Uruguai e 16 na região da campanha rio-grandense (sendo que 1 inventariado apresentava estâncias em ambas). Tratava-se de um grupo privilegiado de 26 charqueadores (33%) que estavam ou entre os mais ricos do grupo ou entre os de fortuna intermediária."

67 Ângelo Moniz da Silva Ferraz, primeiro e único Barão de Uruguaiana, nascido em Valença, Bahia, em 3 de novembro de 1812, falecido em Petrópolis,18 de janeiro de1867. Foi foi um magistrado e político brasileiro.

68 Segundo Mariana Thompson Flores (Crimes de Fronteira: a criminalidade na fronteira meridional do Brasil (1845-1889). Porto Alegre, 2012. p. 64.

(1845-1889). Porto Alegre, 2012. p. 17): “Após o término da Revolução Farroupilha, o Rio Grande do Sul

economia charqueadora até 1840 e levou muitos charqueadores e estancieiros a buscarem a banda oriental para salvaguardar suas reses, entretanto, a guerra civil no Estado Oriental se utilizou desses animais para o abastecimento. Em 1848, na tentativa de reter o gado, quando a campanha oriental se encontrava devastada, o chefe *blanco* Oribe proibiu que se atravessasse gado para o Rio Grande do Sul, passando a ser considerado contrabando tal prática, momento em que muitos proprietários colaboraram com o governo oriental para nada sofrerem em suas terras. Assim, a região de fronteira não foi sempre motivo de integração, mas também instabilidades e conflitos e muitos estancieiros participaram efetivamente das guerras e da política.

Ainda, segundo a autora, sempre houve a possibilidade de roubar gado e depois se esconder do outro lado. No seu trabalho de doutorado 757 processos foram relacionados aos crimes de fronteira, o que lhe possibilitou traçar um quadro e apresentar o alto índice de crimes de roubo de gado e fuga de cativos, principalmente no município de Alegrete, o de maior produção pecuária da fronteira.

QUADRO 4: RELAÇÃO DE CRIMES NA FRONTEIRA

TIPO DE CRIME	Nº. de Processos Crimes	Percentual Correspondente
Processos de Apreensão de Contrabando	7	3%
Processos de Fuga ou Sedução de Escravos	11	5%
Processos de Roubo de Gado	127	53%
Outros processos com relação	69	30%

precisou envolver-se no conflito ocorrido principalmente em território uruguaio, que colocou blancos uruguaios, liderados por Oribe, e federales argentinos, liderados por Rosas, de um lado, contra colorados uruguaios e unitarios argentinos de outro, a chamada Guerra Grande. Mesmo tendo findado formalmente em 1852, o conflito entre blancos e colorados perdurou no Estado Oriental durante todo o século XIX e incidiu no Rio Grande do Sul através da fronteira. Anos depois, Brasil, Províncias do Rio da Prata e Estado Oriental viram-se, outra vez, envolvidos em um conflito de grandes proporções, que foi a Guerra do Paraguai (1864-1870).”

à fronteira		
Processos Aleatórios	21	9%
TOTAL	235	100%

Fonte: Crimes de Fronteira: a criminalidade na fronteira meridional do Brasil (1845-1889). Porto Alegre, 2012. 343 p. APERS. Poder Judiciário. Cível e Crime. Processos Crimes. Alegrete. Anos: 1845-1889.

Outra ocorrência do roubo de gado nesse espaço era através dos saques às estâncias realizados por tropas militares de ambos os lados nos momentos de guerra. A lei era pouco aplicada nessa região e a resistência de alguns magistrados para assumir comarcas na fronteira se dava pelo pouco controle que se conseguia exercer nesses locais.

Os interesses de saladeiristas uruguaios e argentinos eram conflitantes com os interesses dos charqueadores rio-grandenses. Aos primeiros interessava os baixos impostos para a introdução de seu charque no Império Brasileiro, enquanto que, ao segundo grupo interessava o inverso. Sendo assim, um saladeirista uruguaio estabelecido no Rio Grande do Sul deveria engajar-se na luta pelo aumento dos impostos de entrada de gado e derivados para favorecer sua produção, não fosse o fato de que mantinha negócios na Argentina e dependia da via uruguaia (gado e trilhos) para produzir.

Essa incoerência acometia todos os charqueadores estabelecidos na fronteira, já que dependiam da entrada de gado do Uruguai e não podiam aderir à causa dos charqueadores das outras regiões do estado que lutavam pela suba dos impostos de importação. Nesse sentido, o contrabando era uma possibilidade ventilada em quase todas as situações. Salienta-se aqui, a título de conhecimento, que o contrabando somente veio a surgir quando se iniciou a divisão legal das terras e a criação de gado se tornou algo organizado. Nesse momento, os atravessadores optaram por viver fora da lei, ou seja, fora dos novos interesses econômicos do Estado e dos estancieiros.

Os dados sobre contrabando de gado na fronteira são bastante escassos, assim faço uso das fontes apresentadas por Mariana T. Flores entre os períodos de 1845 a 1889 na fronteira sudoeste. Ao todo, das quarenta e cinco ocorrências citadas, somente seis fazem referência ao contrabando bovino, conforme descrição sumária abaixo:

QUADRO 5: PROCESSOS JUDICIAIS RELACIONADOS A CONTRABANDO BOVINO

	REFERÊNCIA do DOCUMENTO (Município, Arquivo, Fundo, Maço/Caixa, Nº e Ano)	ENVOLVIDO(s) (naturalidades)	MERCADORIAS e VALOR TOTAL	SENTIDO E CAMINHO
1	Alegrete, AHRGS, Fazenda, Maço 503, s/nº, 1845.	O denunciante, Daniel Lau, não revela quem foi o introdutor do contrabando. Mais de 800 reses de corte. Vindas do Estado Oriental	Mais de 800 reses de corte	Vindas do Estado Oriental.
2	Uruguaiana, AHRGS, Fazenda, Maço 405, s/nº, 1849.	O guarda Mor Frederico Correa da Camara diz ter sido informado por soldados do destacamento de Diego Lamas instalado do outro lado da fronteira.	6 tropas de mais de 1.000 reses cada uma.	Vindas do Estado Oriental. Cruzaram pelos passos Pai Passo e Passo da Cruz do Rio Quaraí.
3	Santana do Livramento, APERS, Cível e Crime/ Processo Crime de Apreensão de Contrabando, Maço 45, Caixa 721, nº 1860, 1880.	Réu: João Duarte	Gado = 600 reses	Seguiram para o Estado Oriental.
4	Santana do Livramento, APERS, Cível e Crime/ Sumário de Culpa, Maço 48, Caixa 725, nº 1962, 1884.	Denunciado: Caetano Umpierre (fiscal de Rivera) Denunciante: Claudio Garcia Coelho (dono das reses)	6 bois mansos, 1 touro e 3 vacas.	Seguiram para o Estado Oriental por Rivera.
5	Santana do Livramento, APERS, Cível e Crime/ Auto		31 bois, 1 vaca com cria e 1 égua com cria.	

	de Corpo de Delito, Maço 49, Caixa 727, nº 2022, 1886.			
6	Quaraí, APERS, Cível e Crime/ Processo Crime de Apreensão de Contrabando, Maço 27, nº 943, 1887.	Réu: Rodolpho Baptista	Aproximadamente 30 reses.	Seguiram para o Estado Oriental através do Passo do Lemes.

Fonte: APERS. Poder Judiciário. Cível e Crime. Processos Crimes. Alegrete, Uruguaiana, Santana do Livramento e Quaraí. Anos 1845-1889. AHRGS. Fazenda e Câmara Municipal de Uruguaiana. Ano 1845-1889.

Os dados apresentados foram as tentativas fracassadas que deixaram registros policias ou judiciais, sendo impossível averiguar aquelas que deram certo. A autora foi atrás de indícios em outros processos e encontrou várias referências ao assunto. Uma das mais significativas diz respeito a uma tropa de mais de 600 reses que seria levada para uma charqueada na Banda Oriental sem pagar os tributos de exportação[69], comprovando uma realidade desenvolvida pelos charqueadores, não só os fronteiriços, mas também da região de Pelotas e Rio Grande. Outro caso ventilado, que vale como exemplo, foi a acusação de contrabando contra o Visconde de Ribeiro Magalhães em 1907, importante charqueador bageense, que veremos mais adiante e que possuía estâncias nos limites da fronteira[70]. O caso foi investigado pelo inspetor a mando do governador Borges de Medeiros e sua conclusão foi pela improcedência da acusação. Na correspondência do inspetor ao governador é possível auferir dados importantes tais como a prática do contrabando, as melhoras em relação à fiscalização na fronteira, as dificuldades de controle na fronteira com Livramento e a amizade do Visconde com o governador.

69 APERS. Poder Judiciário. Cível e Crime. Processos Crime. Santana do Livramento. Maço 45. Caixa 721, nº 1860, 1880. Número 32 do Anexo V.

70 Arquivo Histórico do estado do Rio Grande do Sul. Doc. 247. Correspondência Francisco G. A. Góes destinada à Borges de Medeiros. Informando sobre o contrabando na fronteira. Bagé, 8 de abril, 1907..

4.2 – A Superioridade Pelotense

A cidade de Pelotas foi o centro urbano que mais espelhou a extraordinária imagem de riqueza e prosperidade que a produção do charque pode resultar. No inicio do séc. XIX, a economia regional inseriu-se numa conjuntura comercial caracterizada por uma economia atlântica, exportando seus produtos tanto para o nordeste do Império como para o Caribe, dado ao elevado número de escravos que chegavam nessas regiões para as lavouras açucareiras. Segundo Jonas Moreira Vargas[71], durante o século XIX funcionaram em Pelotas até 43 estabelecimentos charqueadores que diminuíram para 11 em 1900, o que indicava o declínio do setor, coincidindo com o fim da escravidão.

Os principais compradores de charque até 1840 foram as lavouras de *plantations* açucareiras do nordeste (Bahia e Pernambuco), muito embora o café estivesse em primeiro lugar na pauta de exportações brasileiras[72]. Por sua vez, os rio-grandenses foram os maiores consumidores de aguardente e açúcar naquele período. São Paulo, embora não estivesse entre os maiores compradores, era o estado que mais pagava pelo produto. O Rio de Janeiro também se destacou como principal comprador na década de 1860, considerada a melhor para o charque e principal parceiro comercial na importação de produtos manufaturados da Europa. Nos anos seguintes, até 1880, a entrada do charque platino iria rivalizar com o pelotense o que resultaria num impacto simbólico.

As famílias formadas por essa economia representaram, por mais de um século, a mais alta elite gaúcha. Compartilharam uma cultura europeia, casaram-se entre si, obtiveram títulos de nobreza, cargos políticos e seus filhos tiveram educação superior. Tudo isso, sem jamais se desprender de suas bases locais, ou seja, a cidade de Pelotas.

A primeira geração de charqueadores remonta ao final do séc. XVIII e início do XIX e era composta por um grupo de 25 charqueadores fortemente aparentados, reduzidos entre 10 a 13 famílias. Entre os seus membros mais destacados estavam Antônio Francisco dos Anjos, José da Costa Santos, Domingos Rodrigues, Domingos de Castro Antiqueira, Antônio José de Oliveira Castro, além das famílias Rodrigues Barcellos, Gonçalves Chaves, Vieira Braga,

---

71 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. P. 18 e 21

72 THOMPSON FLORES, Mariana Flores da Cunha. Crimes de Fronteira: a criminalidade na fronteira meridional do Brasil (1845-1889). Porto Alegre, 2012. p. 58.

Cunha, Soares da Silva, Azevedo e Souza, Soares de Paiva, seus respectivos parentes, entre outros[73]. Esses primeiros charqueadores iniciaram o negócio na região e, por isso, enfrentaram uma série de dificuldades. Importaram mercadorias e materiais do Rio de Janeiro para construir seus estabelecimentos, compraram escravos, tiveram que lhes ensinar o trato com o charque e fecharam as primeiras negociações para a venda. Quando o mercado se tornou desfavorável, levaram o produto, através de seus contatos, para o Nordeste e ainda exportaram para Havana em 1809. A quantidade de cativos era menor na primeira geração (média de 51,6 por proprietário) e foi aumentando com a segunda (média de 68,5)[74]. Segundo Fernando Henrique Cardoso, quanto aos primeiros charqueadores[75]:

> Os cargos, favores e influências que o Estado Patrimonial Português concedeu ou propiciou para assegurar os interesses políticos e econômicos da Coroa e do Estado resultaram na intensificação das condições favoráveis para a formação de uma camada de senhores que, logo que se viu fortalecida, passou a agir independentemente dos interesses coloniais portugueses.

O poder dos charqueadores pelotenses foi oficialmente consolidado a partir de 1829, quando o imperador Dom Pedro I outorgou o primeiro título de nobreza. Coube a Domingos de Castro Antiqueira, proprietário da Charqueada do Cascalho - localizada na margem direita do arroio Pelotas - ostentar um título nobiliário em Pelotas: o de Barão de Jaguari. Ele também foi o primeiro e um dos únicos a ascender na hierarquia da nobreza brasileira, quando em 1846 foi declarado Visconde de Jaguari. No seu círculo de parentesco, por meio do matrimônio de seus filhos e netos, uniu-se às mais poderosas famílias do Rio Grande do Sul, concentrando riqueza e importantes cargos políticos no Senado e em Gabinetes ministeriais. Entre essas famílias estava a do capitão Antônio Soares de Paiva, do marechal Conde de Porto Alegre, do Barão de Butuí e dos Silveira Martins e a de seu compadre, o Conde de Piratini. Esta dinâmica dos casamentos dava origem à distribuição de mercês régias e comendas honoríficas que distinguiam a posição social de seus ocupantes. O exemplo do Visconde era seguido por muitas outras famílias de charqueadores, assim, Pelotas já surgia como um importante centro de riquezas e prestígio concentrados nas mãos de poucas[76].

---

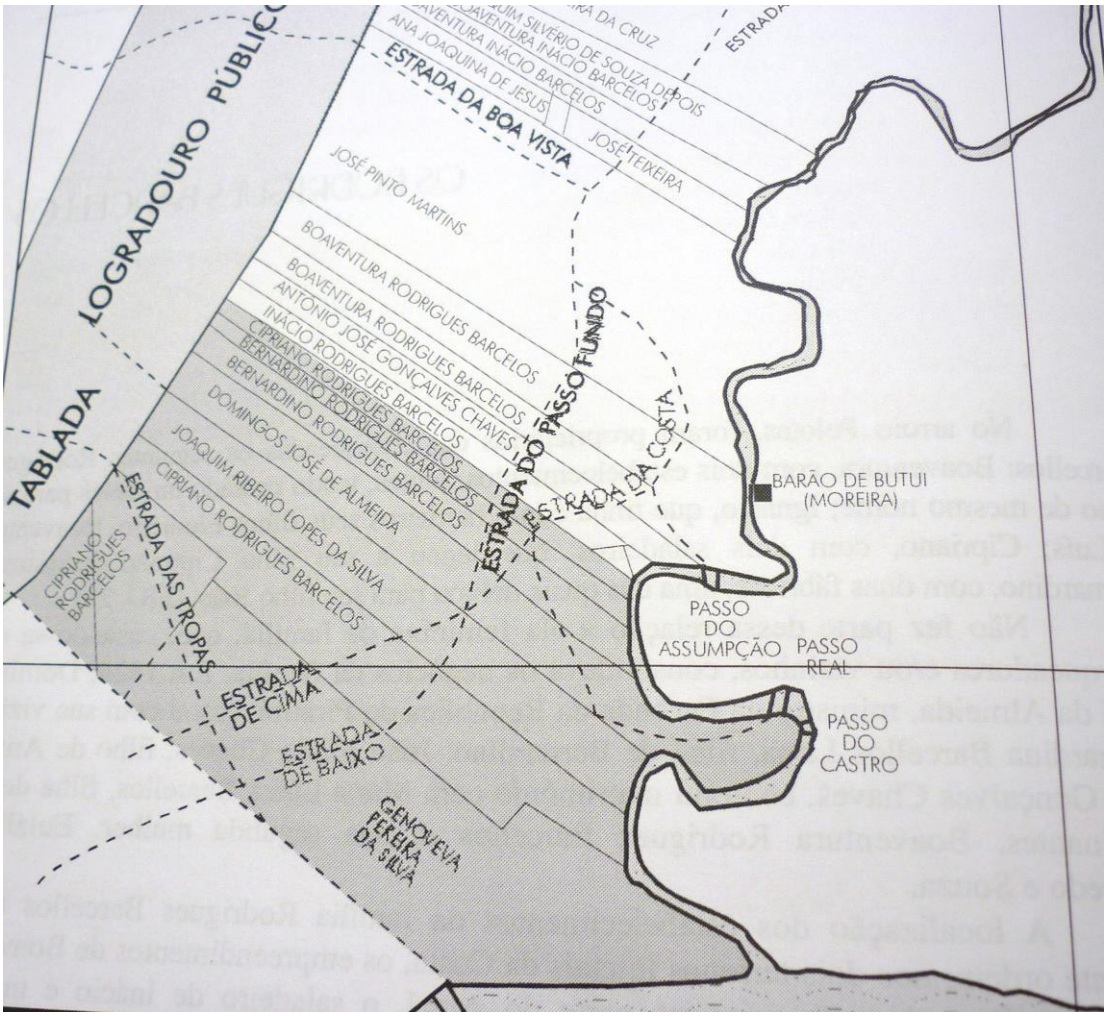
73 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 149.

74 Ibid, p. 375.

75 CARDOSO, Fernando Henrique. Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962. 131 p.

76 **VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul**

FIGURA 5: CHARQUEADAS PELOTENSES NO SÉCULO XIX



Fonte: Imagem disponível em GUTIERREZ, Ester J. B. Negros, charqueadas & olarias : um estudo sobre o espaço pelotense. 2 ed. Pelotas: UFPEL, 2001. 281 f.

Até o final do período imperial, dez charqueadores receberam títulos de nobreza. Explica o historiador Mário Osório Magalhães[77]:

> A outorga do baronato, que tinha como condição, quase sempre, certa fortuna acumulada, significava o reconhecimento oficial da Monarquia ao poder e ao prestígio de quem era agraciado.

(século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 375: "Se entre 1810 e 1835, os mais ricos tinham um patrimônio 11 vezes superior ao dos menos ricos, entre 1871-1885, este índice foi de 59 vezes e no último período ele atingiu 89 vezes. São índices de concentração extremamente altos, uma vez que trato aqui somente de membros da elite econômica, ou seja, não comparo a riqueza dos charqueadores com a dos mais despossuídos da sociedade pelotense, o que levaria esta diferença a valores astronômicos."

77 MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas, 1993. Editora UFPEL, p. 49.

Alguns dos charqueadores pelotenses, embora convertidos em aristocratas, eram na verdade burgueses acumuladores de dinheiro, que além das charqueadas, mantinham muitos outros negócios, inclusive aplicação de capitais em transações bancárias, empresas de navegação, companhias de seguro, etc. A diferença entre a nobreza européia e a brasileira é que a última havia surgido em uma nação de caráter liberal e, portanto, não se ligava à pureza de sangue e nem à hereditariedade, mas tinha como semelhança o permanente controle político cidade que habitava, os títulos como mercês aos serviços ligados aos campos de batalha[78]e a fidelidade ao catolicismo.

A safra durava entre o mês de novembro e o início do inverno, época em que os charqueadores se encontravam em suas propriedades, pois iniciava a temporada de abate do gado. Os escravos e alguns trabalhadores livres eram mobilizados e dezenas de iates carregados de sal chegavam, surgindo em torno do estabelecimento comerciantes, caixeiros, peões e tropeiros em busca de algum benefício. Os navios que levavam o charque para a Bahia, Rio de Janeiro, Europa e Estados Unidos retornavam carregados de mantimentos, móveis, tecidos, quadros, louças e mantinham um contato direto dos charqueadores com o melhor que havia no mundo. Um exemplo disso era o luxo da residência de Domingos de Castro Antiqueira, detentor de conexões marítimas diversas, e possuidor, entre seus muitos bens, de "uma sege nova de quatro cavalos vinda de Londres com seus pertences e arreios, freios, fivelas de prata, e mesmo com vários enfeites"[79]. Na sua residência era possuidor de inúmeras peças de prataria que devia usar para receber seus convidados, sendo que o mais

---

78 **VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 458**. Nesse sentido, Vargas utiliza o Requerimento de Alexandre Vieira da Cunha de 09.10.1808, C608-17, obtido na seção de documentos biográficos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro no qual é possível encontrar o pedido do sargento-mor de ordenanças Matheus da Cunha Telles, no início do século XIX, solicitando uma comenda, pelo fato de que na Guerra de 1801, teria franqueado gêneros para a esquadra imperial que defendia o porto. Consta também referência ao auxílio que o capitão de cavalaria José Vieira da Cunha, também charqueador, havia feito através de cavalos, homens e dinheiro nas guerras, conduzindo prisioneiros espanhóis, colocando suas "gentes e bois" da charqueada e das fazendas em diversos trabalhos e fardando os soldados. Outro exemplo foi a Guerra Cisplatina, em que havia grande interesse dos charqueadores, pois grande parte das tropas que abasteciam as charqueadas vinha da banda oriental. Nesse caso, foram fornecidas altas somas em dinheiro voluntariamente. Ainda sustenta Vargas (2013: 459 p.) que as doações dos charqueadores eram muito maiores que as dos indivíduos de outras localidades da província e usa o seguinte exemplo: "Com o fim de obter a Ordem Imperial do Cruzeiro, João Francisco Vieira Braga fez um extenso rol dos serviços prestados à Coroa e que demonstram o destino deste dinheiro. Dizia ele que doou 12:600$ para a sustentação da Independência e a Guerra contra Buenos Aires, 10:800$ para o estabelecimento da Colônia de Suíços, 189:415$547 no abastecimento de gêneros comestíveis ao Exército Imperial, "sem que daí resultasse o menor interesse pecuniário e sim da Nação", entre muitas outras coisas que fez. Um dos argumentos de Vieira Braga para ser agraciado com as comendas e títulos (que de fato recebeu, vindo a tornar-se Conde de Piratini) era a continuidade dos serviços prestados pelo seu pai (homônimo), que, segundo ele, havia sido comerciante de grosso trato em Rio Grande".

79 Inventário de Maria Joaquina de Castro, n. 74, m. 3, Rio Grande, 1º cartório do cível, 1840 (APERS).

77 MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas, 1993. Editora UFPEL, p. 49.

importante foi o próprio monarca D. Pedro II, que esteve em Pelotas no ano de 1865. O Imperador já havia lhe concedido o título de Barão de Antiqueira por sua ajuda financeira na Guerra da Cisplatina (1825-1828) e, depois da visita, o fez Visconde.

FIGURA 6 – REPRESENTAÇÃO ARTÍSTICA DE UMA CHARQUEADA EM PELOTAS (1825) POR JEAN BAPTISTE DEBRET

Fonte: DEBRET, Jean-Baptiste. Viagem pitoresca e histórica ao Brasil, figura 89.

Ao analisarmos o caráter sazonal da produção do charque, a grande quantidade de propriedades urbanas em Pelotas, a presença quase constante de olarias nas charqueadas e o significativo plantel de escravos, é plausível que a construção de prédios urbanos tenha sido uma atividade alternativa. Ao mesmo tempo em que esse trabalho ocupava os cativos durante a entressafra, forçava a cidade a um crescimento extraordinário. A segunda metade do séc. XIX pode ser definida através da referência de Gilberto Freyre na sua clássica obra *Sobrado e Mucambos*, no qual trata da decadência do patriarcalismo rural frente à modernização e urbanidade das cidades, concretizadas no século XX. Todo esse processo alterou significativamente as elites brasileiras, deslocando-as cada vez mais para a vida nas cidades e menos no campo.

Segundo Magalhães[80]:

> ...entre 5 e 11 de setembro de 1820, Saint-Hilaire, naturalista francês, esteve em Pelotas e sobre ela escreveu "não se vê em São Francisco de Paula uma palhoça sequer e tudo aqui anuncia abastança" e que "daqui a pouco tempo esta aldeia será acrescida de um grande número de novos habitantes, atraídos pela posição favorável

80 MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas, 1993. Editora UFPEL, p. 43.

da povoação, pela beleza da região e a riqueza dos que se acham aqui estabelecidos.

A cidade de Pelotas teve o seu auge no período entre 1850 e 1890 transformando-se em um palco de atividades culturais ricas e variadas. A economia do charque gerou impostos, alimentou o tráfico negreiro, forneceu matéria-prima para fábricas locais, como o sebo, graxas, ossos e couros[81]. Das importantes famílias surgiram médicos, advogados, juízes e políticos e a maioria delas possuía casas no espaço mais urbano da cidade, as quais eram ocupadas, principalmente, nos períodos de entressafra. Em 1870, o município já possuía 30 mil habitantes e um notável grau de desenvolvimento, sendo que, desde o fim do tráfico, o número de imigrantes havia aumentado em 20% a população (um salto de 299 para 3.009 pessoas estrangeiras em menos de 40 anos) [82].

Com relação à política local, segundo Jonas Moreira Vargas[83]:

> Os charqueadores e seus familiares estavam presentes em todas estas esferas de poder local e conforme os cargos aumentavam de importância, as famílias que os concentravam também constituíam-se nas mais ricas e "distintas. O comando da Guarda Nacional, por exemplo, esteve nas mãos de João da Silva Tavares (visconde de Serro Alegre), o Comendador João Rodrigues Ribas, o Visconde da Graça e o Barão de Corrientes. Também não seria exagero considerar que os seus filhos e genros bacharéis controlavam o juizado municipal e de órfãos. Os doutores Joaquim Augusto de Assumpção, Ildefonso Simões Lopes, Ovídio Trigo Loureiro, Amaro J. Ávila da Silveira, Joaquim J. Afonso Alves, entre outros (todos filhos, genros ou parentes de charqueadores ricos), ocuparam o cargo por muitos anos. Quando da ausência de juízes togados, algo muito comum no meado do oitocentos, os próprios charqueadores assumiam o cargo, como José Inácio da Cunha e José Antônio Moreira, por exemplo. O Judiciário local era quase um negócio entre famílias e quando os réus, muitos deles escravos e homens livres pobres, eram levados ao Tribunal do Júri, lá estavam os charqueadores, seus parentes e outros membros da elite local para decidirem se os mesmos eram culpados ou inocentes. Tendo em conta que o juizado de paz e as delegacias de polícia eram ocupadas pelos mesmos indivíduos ou membros de suas facções políticas locais pode-se considerar que Pelotas, uma localidade litorânea e mais urbanizada, se constituía numa realidade não muito distinta de outras regiões do Brasil, demonstrando que o alcance da centralização implementada pela Reforma Judiciária de 1841 possuía sérios limites, como outras pesquisas já demonstraram.

---

81 **VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 176.** Segundo Vargas: Conforme Fernando Osório, entre 1835 e 1912, podia-se contar em torno de 6 mil firmas que apareceram e giraram na cidade. Em 1910, existiam 188 fábricas, 278 oficinas e 822 casas de negócio diversas. Entretanto, até a década de 1870, não existiam muitas. Em 1845, o francês Carlos Ruelle fundou a primeira fábrica de seges e carros, que, em 1865, recebeu a visita do Imperador D. Pedro II. Também em 1845, João Barcellos fundou uma chapelaria e 3 anos depois, Antônio Lopes dos Santos abriu sua Loja de Ourivesaria. Em 1855, Diogo Higgins fundou uma oficina para consertar instrumentos musicais. Em 1860, José Gonçalves estabeleceu uma Latoaria na cidade e em 1864, Frederico Lang fundou uma fábrica de sabão. O autor ainda cita outros estabelecimentos como olarias, fábricas de anil, de papel, de louças e carnes em conserva.

82 Ibiden p. 170.

83 Ibiden p. 437.

80 MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas, 1993. Editora UFPEL, p. 43.

A riqueza gerada pela economia estimulou engenheiros e arquitetos a contribuírem com projetos na área da urbanização, iluminação, redes de esgoto e abastecimento de água, entre outros. Em 1870 surgiu a Companhia Hidráulica Pelotense[84] e o início do trânsito de carros de passageiros realizado pela Companhia Ferro Carril e Cais de Pelotas[85], assim como a construção da estação férrea. Além disso, diversas companhias líricas e teatrais desembarcavam para divertir e emocionar as plateias pelotenses com revistas, dramas e comédias, óperas e operetas, apresentados no Teatro Sete de Abril. As festividades variavam entre seletas e íntimas reuniões aos grandes desfiles pelas ruas. Todo esse fervor cultural permitia que a cidade de Pelotas acompanhasse as tendências das principais cidades do mundo ocidental.

A demanda de alimentos deu origem a mais de 60 colônias agrícolas próximas à cidade, fundadas entre 1860 e 1890. Os empreendimentos também eram obras de charqueadores e neles se destacaram os estrangeiros como foi o caso dos irlandeses e ingleses na colônia D. Pedro II, os franceses na colônia São Feliciano e os germânicos na colônia de São Lourenço, a mais conhecida de todas[86]. Contudo, a esses estrangeiros, com exceção dos portugueses, não era dada liberdade para ingressarem no comércio do charque, o que significava que a elite não se abria para eles, diferente do que ocorria no Rio da Prata, onde ingleses, franceses e espanhóis investiam abertamente na indústria da carne, já em moldes capitalistas. Além disso, o ingresso de estrangeiros em Pelotas também tinha o condão de europeizar a cidade, o que, em outras palavras, também significava embranquecê-la.

Um das melhores formas de analisar o desenvolvimento de uma localidade do passado é analisando os relatos dos viajantes e a prosperidade de Pelotas chamava a atenção de muitos deles. Em 1860, o Conde D'Eu, consorte da Princesa Isabel, visitou a cidade e como

---

84 No dia 22 de abril de 1871, o Decreto Imperial nº 859, do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas autorizou o Sr. Hygino Côrrea Durão a abastecer com água potável a cidade de Pelotas. De posse do decreto, Durão, apresentou-se no Governo da Província em 3 de maio de 1871, solicitando a assinatura de um contrato de abastecimento de água para a cidade de Pelotas. O presidente da província, conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, contratou o Sr. Hygino Corrêa Durão. Disponível em: http://www.pelotas.com.br/sanep/museu-do-saneamento/agua/companhia-hidraulica-pelotense/. Em 8.4.2015.

85 Um contrato firmado entre o presidente da província, conselheiros da Companhia Ferro Carril e Cais de Pelotas, os diretores João Frederico Russel, Francisco Figueiredo e Manoel Marques de Sá, tratava de um serviço de transporte coletivo urbano. A firma concessionária se comprometia a instalar em todas as vias de limite urbano e seus subúrbios, linha de carris de ferro, tanto para passageiros como para carga, por tração animal ou a vapor. O sistema seguiria o modelo usado no Rio de Janeiro e Jardim Botânico, e duraria 50 anos, com repasse de 3.000$000 destinado às obras. Disponível em: http://www.vivaocharque.com.br/interativo/artigo22. Em 8.4.2015.

86 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 178.

o aristocrata era um europeu, conhecedor da nobreza, possuía um detalhe entre os nobres, que era reconhecer as diferentes elites formadas em cada região e suas distinções. Segundo ele, Pelotas deveria ser a capital da província, ao invés de Porto Alegre. O Conde deixou sua impressão:

> Pelotas aparece aos olhos encantados do viajante como uma bela e próspera cidade. As suas ruas largas e bem alinhadas, as carruagens que as percorrem (fenômeno único na província), sobretudo os seus edifícios, quase todos de mais de um andar, com as suas elegantes fachadas, dão idéia de uma população opulenta. De fato, é Pelotas a cidade predileta do que chamarei a aristocracia rio-grandense, se é que se pode empregar a palavra aristocracia falando-se de um país do novo continente. Aqui é que o estancieiro, o gaúcho cansado de criar bois e matar cavalos no interior da campanha, vem gozar as onças e os patacões que ajuntou em tal mister. (...) O rápido desenvolvimento de Pelotas é um fato notável que não encontra análogo na província e que pressagia a esta cidade um futuro considerável.
>
> (...)
>
> É também em Pelotas que, ao pé dos ricaços que estão a descansar, florescem em todo o seu esplendor as indústrias que alimentam o verdadeiro luxo rio-grandense, o dos arreios. Essas indústrias, como se sabe, são duas: a dos couros lavrados, cinzelados, coloridos, bordados de mil maneiras, e a das peças de prata, não menos artisticamente trabalhadas. As diferentes classes da população estão, porém, bem separadas: em certas ruas as residências ricas; noutras, as lojas. Especialmente na rua do Comércio e na rua S. Miguel se vê uma fila contínua dessas lojas, onde estão expostos estribos, esporas enormes, peitorais e freios, tudo de prata, ostentando esplendor deslumbrante, que iguala, não digo já o da Rua do Ouro, de Lisboa, mas até o da "Strada degli Orefici", de Gênova.[87]

A diversidade de produtos nas charqueadas de Pelotas somente foi ocorrer efetivamente quando a crise econômica começou a assolar a economia da cidade e levou os próprios charqueadores a pensarem em outras formas de investimentos. Até então, o espaço físico era constituído do campo para o rebanho e do terreno da salgação das carnes compartilhado com as instalações em que se elaboravam produtos de barro. Muitos autores descrevem esse espaço como algo repugnante, no qual trabalhadores escravizados matavam, diariamente, centenas de cabeças de gado, exalando dos restos desses animais, cheiros insuportáveis.

Os ramos explorados com a crise eram muito variados: sabão e velas, fiação e tecidos, calçados, espelhos, móveis, telhas e tijolos, etc. E as charqueadas que ainda produziam, alimentavam de matérias primas grandes curtumes, fábricas de preparação de couros e frigoríficos. Segundo a historiadora Glenda Pereira da Cruz[88] tratava-se do "*início da*

87 D'EU, Conde. Viagem Militar ao Rio Grande do Sul. São Paulo: USP, 1981, p. 130-131.

88 CRUZ, Glenda P. da. “Pelotas: Espaço Construído no início da República.” In: Urbanismo no Rio Grande do Sul. WEIMER, Günter (org.). Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura de Porto Alegre, 1992. p.

no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 178.

diversificação da produção, a partir da mentalidade do imigrante, [...] ainda em pleno regime escravocrata e em área de charqueadas".

4.3 – O auge do Charque em Bagé

Criadas após a sanção da Lei Áurea, em 1888, e se utilizando da mão de obra assalariada as charqueadas fronteiriças criaram uma enorme gama de empregos diretos e indiretos. Foram responsáveis pela maior fonte de arrecadação do município de Bagé, assim como influenciaram no desenvolvimento de outros setores como os bancos, a estrada de ferro (1884), a hidráulica municipal (1887), o cinema (1898), o telefone (1901), o automóvel (1907) etc[89]. Os primeiro leilões de gado iniciaram em 1901 e a Associação Rural de Bagé foi fundada em 1904. Esses eram indícios de um progresso que chegava e duraria por muitos anos.

A zona de fronteira tinha seus benefícios, como já foi tratado anteriormente. O charque poderia usar as vias fluviais e alcançar o Porto de Montevidéu e não mais o de Rio Grande; a malha ferroviária anglo-uruguaia era de melhor qualidade que a brasileira; havia a possibilidade de se obter crédito no Uruguai; o gado poderia ingressar pela fronteira na forma de contrabando e ir direto para a charqueada, sem ter que ser vendido na antiga Tablada de Pelotas.

Em 13 de novembro de 1898 surgia a Associação Comercial e Industrial de Bagé, fundada pelo empresário Emílio Guilayn[90], o qual era figura conhecida na região, atuando no comércio, na indústria, na pecuária e na política, sendo eleito deputado estadual. Fundou a primeira casa bancária de Bagé, instalou a energia elétrica na cidade e organizou a Charqueada Santo Antônio.

Os estabelecimentos não sobreviviam apenas do charque, na verdade, constituíram organizações comerciais de sucesso que vendiam seus produtos em grandes centros. Do boi era aproveitada a língua, os ossos, o pelo, o rabo etc[91]. Além das indústrias de derivados,

---

113.

89 LEMIESZEK, Cláudio Leão. Bagé. Relatos de sua história. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1997. p. 51.

90 Disponível em: http://claudioantunesboucinha.blogspot.com.br/2010/08/emilio-guilayn.html. Acesso em 17 de março de 2015.

91 **VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 205.** Segundo Jonas Moreira Vargas a charqueada ainda aproveitava

possuíam olarias, serralharias e outras fábricas que poderiam funcionar no período de entressafra, capacitadas com água encanada, serra mecânica, guindastes, trilhos aéreos tornando produtiva a vida dos operários mesmo quando o charque não estava sendo preparado. Outro ramo importante era a criação de suínos para a venda do toucinho enfumaçado e da banha. Conforme Boucinhas[92]:

> ...além do charque, a Companhia Industrial Bageense produzia graxa comestível, línguas em conserva e toucinho enfumaçado, como evidenciam os anúncios publicados no jornal O Comércio, além de produzir, provavelmente, velas, sabão e couros.

Vale lembrar que, no final do séc. XIX e início do XX, todo o gado da fronteira e do planalto, que antes se direcionava para Pelotas e Montevideo, agora era absorvido pelos estabelecimentos de Bagé, que foram os primeiros no Estado a terem banheiros carrapaticidas[93] e a se preocuparem com a higiene na produção fabril.

As cinco principais charqueadas de Bagé foram a Companhia Industrial Bageense, Santa Thereza, São Martin, Santo Antônio e São Domingos. No caso da charqueada Santa Thereza, a segunda maior de Bagé, fundada em 1897 por Antônio Nunes Ribeiro Magalhães (o Visconde de Ribeiro Magalhães), se abatia uma média de 90.000 a 100.000 reses em uma temporada.

Conforme Boucinhas[94], Antônio Nunes de Ribeiro Magalhães foi considerado um expoente na indústria do charque em Bagé. De origem portuguesa, fundou em 1893 a Firma Magalhães e Filhos e em 1894 a Charqueada do Cotovelo nos arredores da cidade. Em 1897 deu início à Charqueada Santa Thereza e em 1904 tornou-se acionista da Companhia Industrial Bageense. Em 1906 recebeu o título de Visconde de Dom Carlos, rei de Portugal. Fez duas viagens à Europa e numa delas trouxe para as charqueadas raças novas de gado. Sua relação com o governador Borges de Medeiros era muito próxima e pode ser avaliada pela correspondência que ambos trocavam. Ribeiro Magalhães era uma personalidade muito

---

outros subprodutos do animal. As línguas eram vendidas a estabelecimentos especiais que as preparavam e colocavam no mercado. Os chifres também eram exportados para diversos usos artesanais e o sangue era utilizado para se fazer gelatina. Das canelas se extraía o óleo de mocotó, utilizado com efeitos medicinais. Os ossos podiam ser incinerados nas fornalhas que produziam este vapor e suas cinzas eram exportadas para a Europa, onde serviam como fertilizante.

92 BOUCINHAS, Cláudio Antunes. A história das charqueadas de Bagé (1891-1940) na literatura. Dissertação (Mestrado em história) Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre,1993. 31 p.

93 PESAVENTO, Sandra Jatahy. República velha gaúcha: charqueadas, frigoríficos, criadores. Porto Alegre : Movimento, 1980. p. 134.

94 Disponível em: http://claudioantunesboucinha.blogspot.com.br/2010/08/visconde-de-ribeiro-magalhaes.html. Visitado em 17 de abril de 2015.

famosa, suas viagens, seus aniversários e eventos eram notícias em todos os jornais. Não bastou ser um dos homens mais ricos da fronteira, foi necessário obter um título nobiliárquico para sua ascensão social. Morreu em 1926, com 85 anos.

Os méritos alcançados pelo Visconde foram muitos. Em 1905, Santa Thereza vence o 2º lugar entre os bovinos premiados na 1º Exposição da Indústria Pastoril do Rio Grande do Sul[95] e em 1906, o Anuário Franco Luso-Brasileiro informava que o estabelecimento era "*talvez o mais importante estabelecimento saladeiro da riquíssima república brasileira*". Além disso, a firma Antônio Nunes Ribeiro Magalhães (possivelmente tratando-se da charqueada) figurava como a 20º maior empresa brasileira no Censo de 1907.

Seu proprietário adicionou luxo e requinte na vida rústica da fronteira, visto que o Palacete dos Magalhães e a vida cultural dos mesmos representava prestígio social. No entorno da Charqueada Santa Thereza foi construído um amplo complexo urbano e industrial, composto por vila de operários, indústrias, igreja, teatro, hospital, quadra de tênis, serralharia, olaria, indústria de línguas etc. O local ainda era provido de um moderno sistema de iluminação com gás acetileno, possuía caldeira a vapor, linha férrea para transporte dos resíduos, confortáveis instalações higiênicas e moradias para os trabalhadores, restaurante para os hospedes, armazém e padaria, empregando 180 pessoas. A primeira safra da charqueada teve um total de 40.000 reses abatidas.

FIGURA 7 – PALACETE DO VISCONDE NA CHARQUEADA SANTA THEREZA

Fonte: Disponível em: https://www.facebook.com/FotosAntigasDeBage/photos/pb.143019445880363.-2207520000.1429646544./318559418326364/?type=3&theater

95 LEMIESZEK, Cláudio Leão. Bagé. Relatos de sua história. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1997. p. 85.

Em relação às práticas assistencialistas na Charqueada Santa Thereza, Sandra Pesavento[96] acrescenta:

> Na charqueada Santa Thereza, do Visconde de Ribeiro Magalhães, estabelecida em Bagé, funcionava na primeira década do século um colégio misto para 60 alunos, sendo o professor pago pela Intendência Municipal.(...)
>
> Em uma biografia feita sobre o Visconde, há referências de que o empresariado havia, estabelecido hospital de caridade, farmácia, restaurante popular, escola e armazém, teatro onde se realizavam exibições cinematográficas(...)
>
> No ramos de beneficiamento de carne, a propriedade do Visconde Ribeiro Magalhães (Charqueada Santa Thereza) apresentava, já em 1909, casas de material construídas para abrigar o pessoal do estabelecimento, que se elevava a 894 pessoas (operários e suas famílias), bem como uma capela para atender as necessidades do culto.

Em 1912, o então Visconde de Ribeiro Magalhães vendeu a Charqueada Industrial, também de sua propriedade e a charqueada Santa Thereza para a The Anglo Brazilian Company Limited, sociedade anônima organizada por capitalistas ingleses. Contudo, devido a Primeira Grande Guerra, a empresa inglesa fechou suas portas em 1915.

As charqueadas bageenses, isoladamente, geravam o maior número de empregos na região. Constituía-se, em torno do estabelecimento da charqueada, uma gama de empregos diretos e indiretos e a arrecadação de impostos para o município, no que concerne à atividade charqueadora, era significativa, para não dizer a maior fonte de arrecadação municipal. Conforme os dados de Boucinha[97]:

> Em 1904, Antônio Nunes Ribeiro Magalhães tomou por arrendamento a Charqueada da Companhia Industrial Bageense, que acabou por comprar em 1907, pela soma de 200:000$000 réis e os dois estabelecimentos chegaram a charquear, numa safra, a "colossal" quantidade de 94.600 reses (Monte Domecq, 1916, p. 392).

Indiscutivelmente, na década de 1920, Bagé era o maior pólo charqueador do Estado do Rio Grande do Sul. A nova elite do charque não era mais formada por pelotenses, mas de uma elite republicana, conforme o mapa a seguir:

---

96 PESAVENTO, Sandra Jatahy. República velha gaúcha: charqueadas, frigoríficos, criadores. Porto Alegre : Movimento, 1980. p. 134. P. 59-82.

97 BOUCINHAS, Cláudio Antunes. A história das charqueadas de Bagé (1891-1940) na literatura. Dissertação (Mestrado em história) Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre,1993. p. 288.

MAPA 1: CHARQUEADAS EM 1920.

Fonte: VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. 469 p.

A Primeira Grande Guerra também forçou a estagnação das charqueadas de Bagé, impulsionando-as a transformarem-se em frigoríficos. Naquele momento, a Inglaterra, Itália e França já não possuíam mais rebanhos e passaram de exportadoras para importadoras. Alguns charqueadores, como exceção, ainda venderam suas charqueadas para grandes frigoríficos europeus e norte americanos que se instalaram na região.

5 – A CRISE DO CHARQUE E SEUS DESDOBRAMENTOS

A atividade charqueadora sempre enfrentou crises constantes, resultado das contradições entre os interesses da Coroa portuguesa (depois Império do Brasil), dos criadores e dos charqueadores em função de preços, taxas e impostos. No início da década de 1820, existiam 22 charqueadas em Pelotas, que aumentaram para 38 até 1878, caíram para 11 em 1900 e para apenas 5 em 1920[98].

A economia da região de Pelotas teve seu declínio entre 1890 e 1920, como resultado da Revolução Federalista (1893), do fim da escravidão, do advento dos primeiros frigoríficos e da Primeira Guerra Mundial. Outros fatores também foram decisivos, tais como, o retardamento das relações de produção assalariada, a permanência de uma visão senhorial de mundo, assim como a falta de aplicação de recursos em tecnologia. Com o fim das guerras no Uruguai e recuperação de sua economia, o abastecimento com o gado oriental diminuiu drasticamente. Nesse momento, é possível argumentar o surgimento da economia saladeiril Bageense, mais próxima geograficamente das zonas de criação do gado.

Contudo, estimuladas pelo acúmulo de capital, muito cedo surgiram outras indústrias em Pelotas, além da saladeiril. A cidade foi apresentando uma disposição para o comércio e diversificação de negócios, sendo que as maiores fortunas passaram a ser cada vez mais mercantis e menos agropecuárias.

A diversificação nos investimentos havia iniciado após 1850, quando da promulgação da Lei Eusébio de Queiroz. Essas aplicações eram direcionadas ao mercado financeiro, sociedades comerciais e industriais, companhias de seguro e navegação e estradas de ferro entre outros. Conforme Jonas Moreira Vargas[99], um exemplo foi o charqueador Joaquim José de Assumpção (então Barão de Jarau), o qual, segundo Fernando Osório, teria acumulado a maior fortuna do Rio Grande do Sul no séc. XIX[100.] O Barão era filho do charqueador Joaquim José de Assumpção, pertencente à primeira geração. Seus investimentos na década de 1870 já estavam voltados para o comércio da cidade. Foi capitalista, banqueiro, presidente da

98 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 468.

99 VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 372.

100 OSÓRIO, Fernando. A cidade de Pelotas. Pelotas: Armazém Literário, vol. 2, 1997, p. 97-100..

Companhia de Gás, da Companhia de Seguros Pelotense e da Associação Comercial, sendo que grande parte de sua fortuna (74%) estava composta por apólices da dívida pública do Brasil, investidas no Rio de Janeiro, rendendo de 4% a 5% ao ano. Assim, quando chegaram os períodos de crise, como o Encilhamento (1890-1891) e a Revolução Federalista (1893-1895) a sua charqueada já estava quase inativa, sua fortuna em segurança e seus investimentos não sofreram em nada. Seu filho, Joaquim Augusto de Assumpção, já no período da República foi um dos fundadores do Banco Pelotense, que teve papel fundamental na região sul por todo o período da Primeira República e ainda tornou-se senador em 1914.

Outro caso de diversificação nos investimentos foi do charqueador João Simões Lopes Neto, cunhado do Barão de Jarau. Segundo Fernando Osório[101], Simões Lopes realizava investimentos de risco como emprestar grandes quantias ao Estado. Investiu na Companhia Hidráulica Pelotense, na Companhia de Iluminação Pública de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, na Companhia de bondes e na estrada de ferro Rio Grande a Bagé, entre outros empreendimentos regionais. Por tudo isso foi agraciado com o título de Visconde da Graça[102]. Seu filho, Ildefonso Simões Lopes, foi deputado federal por três legislaturas, Ministro da Agricultura, Indústria e Comércio (1919-1922), presidente da Sociedade Nacional de Agricultura (1926 a 1943), criador da Confederação Rural Brasileira (1928) e Diretor do Banco do Brasil (1930-1943).

Outro dado importante a ser analisado, diante dos novos investimentos e desdobramentos econômicos, foi a quantidade de escravos entre os bens inventariados antes

---

101 OSÓRIO, Fernando. A cidade de Pelotas. Pelotas: Armazém Literário, vol. 2, 1997, p. 97-100..

102 **VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. p. 418**. Segundo Jonas Moreira Vargas: "É muito difícil identificar alguns traços da personalidade empresarial destes indivíduos e mais difícil ainda detectar a transmissão desta herança imaterial aos seus filhos. Mas tenho para mim, como hipótese, que boa parte dos mais ricos charqueadores do final dos oitocentos tiveram no comportamento dos seus próprios pais charqueadores um modelo de atuação nos mundo dos negócios. O Visconde da Graça e o Barão do Jarau, por exemplo, que souberam ler a conjuntura desfavorável dos anos 1870 antes de todos e inverteram seus capitais para outras áreas, pareciam ter na própria casa dois mestres na iniciativa empresarial local. Seus pais também atuavam no comércio marítimo e o pai do primeiro, nos anos 1850, possuía ações no Banco do Brasil (numa época em que quase nenhum charqueador investia nisto). Além disso, o pai de Jarau, como foi afirmado no capítulo 5, não apenas foi o primeiro a apresentar escravos aprendizes em seu plantel, como também um número muito grande dos mesmos. O inventário do pai de Graça apresentou dois vestígios interessantes. Ele foi o charqueador que teve a criança escrava mais jovem com uma profissão definida (o menino Clemente, de 8 anos, campeiro) e um dos dois únicos empresários que teve mulheres escravas trabalhando no interior das charqueadas. Ter crianças trabalhando nas fábricas de carnes, mas principalmente mulheres, constituía-se num traço de comportamento empresarial que parecia colocar os seus proprietários em semelhança com os industriais capitalistas ingleses."

de 1888. Na maioria dos casos, todos tinham uma média de 115 escravos[103], contudo, o valor auferido, somado ao valor da charqueada, não ultrapassava 20% das fortunas, o que comprova a diversidade de investimentos[104] e a preponderância da atividade mercantil sobre a rural. Para aqueles charqueadores que insistiram, exclusivamente, no ramo do charque, tiveram seus rendimentos diminuídos.

Em 1918, restaram apenas cinco charqueadas em Pelotas, sendo que alguns charqueadores iniciaram a procura de novas culturas como a plantação de arroz. Conforme Pesavento[105]:

> Em 1914, Juvenal Dias da Costa, criador, charqueador e banqueiro, assim se referia sobre o processo do charque numa entrevista concedida ao Diário, de Porto Alegre: A indústria do charque corre parelha com o sistema antiquado e rotineiro da maioria de nossos fazendeiros. Prepara-se ainda o charque do mesmo modo que se fazia há cem anos (…).

Uma das referências do final do período do charque em Pelotas foi o Coronel Pedro Luís da Rocha Osório[106], que em 1907, na charqueada do Cascalho - à margem direita do arroio Pelotas – fez sua primeira plantação de arroz. Em seguida, construiu o Engenho do Cascalho para beneficiamento do cereal, esteve na Itália em 1912 para aprender novas técnicas de cultivo, na Alemanha adquiriu maquinário e, posteriormente, investiu no grande Engenho São Gonçalo com capacidade para beneficiar 700 mil sacos de arroz em casca, 1.200 sacos em dez horas, sendo, na época, o maior engenho da América do Sul. Durante a primeira guerra mundial, com a interrupção da importação do arroz italiano, Pedro Osório conseguiu introduzir o seu produto nos exigentes mercados da Argentina e Uruguai. Foi o pioneiro no Brasil na instituição de seguro de vida para seus funcionários, criou em suas propriedades um sistema de atendimento médico, condições de melhoria da qualidade de vida e escolas, pois defendia o ensino gratuito. Em 1919, convidado por Epitácio Pessoa para o cargo de Ministro da Agricultura, recusou-o, indicando Ildefonso Simões Lopes para tal. O Coronel Pedro Osório foi um empreendedor que não esperou declinar o ciclo do charque para sair em busca

---

103 Ibidem, p. 381.

104 **BRAUDEL, Fernand. A Dinâmica do Capitalismo. Rio de Janeiro: Rocco, 1987, p. 40.** Segundo Fernand Braudel a diversificação nos negócios foi um privilégio dos mais ricos entre os séculos XV e XIX, na medida em que a economia de mercado encontrava o seu progresso e afetava toda a sociedade mercantil, intensificando a divisão social do trabalho. Assim, investidor não ficava somente em um ramo de atividade, mas também era um armador, segurador, prestamista, financista, banqueiro ou até empresário industrial ou agrícola.

105 PESAVENTO, Sandra Jatahy. República velha gaúcha: charqueadas, frigoríficos, criadores. Porto Alegre: Movimento, 1980. 34 p.

106 Disponivel em : http://www.vivaocharque.com.br/personagens/pedroosorio.php. Visitado em 10.4.2015.

de novas alternativas econômicas.

Enquanto a atividade entrava em decadência em Pelotas, em Bagé estava recém iniciando. A Revolução Federalista, muito embora tenha causado prejuízos à cidade e até interrompido a estrada de ferro entre novembro de 1893 e fevereiro de 1894, período do cerco, não afetou o seu desenvolvimento e muito pouco as charqueadas, que segundo os dados históricos, logo após voltaram a abater se favorecendo de sua posição na fronteira e utilizando os benefícios de ter o Uruguai ao seu lado. Segundo Boucinhas[107]:

> Uma das explicações possíveis está no fato de que as forças revolucionárias repelidas após o cerco de Bagé, retiraram-se na direção da República Oriental do Uruguai, e os combates, que se sucederam no município após o cerco, não afetaram o desenvolvimento da cidade, como fica evidente pela fundação a 5 de agosto de 1894 de uma loja maçônica (loja maçônica Amizade, obediente ao Oriente do Rio Grande do Sul), pela fundação de um jornal (O Comércio) a 2 de setembro de 1894 (Reis, 1911, p. 120), pela fundação de outro jornal (Gazeta da Manhã) em julho de 1895 (Reis, 1911, p. 123).

Enquanto o gado da campanha ficava preso durante a revolução, as charqueadas de Bagé traziam o gado da República Oriental do Uruguai, isto porque muitos estancieiros tinham propriedades tanto no Brasil como no Uruguai. Um levantamento efetuado em 1850 pelo presidente da Província apontava para o Departamento de Cerro Largo, 453 propriedades de brasileiros, todas ao lado do município de Bagé.

A decadência das charqueadas de Bagé iniciou com a fundação dos primeiros frigoríficos, entre eles o frigorífico SISPAL – Sociedade Industrial de Sub-Produtos Animais Ltda., em 1940, cujo ano significou um novo ciclo da agroindústria local. Contudo, pode-se dizer que a situação começou a se agravar a partir de 1923, quando teve início o movimento armado de disputa pelo poder entre Borges de Medeiros e Assis Brasil, sendo muitas das estâncias do Visconde Magalhães ocupadas e devastadas. Em 1928, outra medida negativa seria adotada pelo Brasil, a desnacionalização do charque, obrigando o charqueador a pagar taxas para exportar o produto via Montevidéu.

O frigorífico abalou o padrão tecnológico da charqueada, pois pelas suas exigências técnicas, modificavam-se radicalmente os processos de conservação da carne, marcadamente com relação à higiene.

Em longo prazo, o novo ciclo aberto determinou uma mudança no padrão ideal do

---

107 BOUCINHAS, Cláudio Antunes. A história das charqueadas de Bagé (1891-1940) na literatura. Dissertação (Mestrado em história) Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre,1993. 43 p..

boi da charqueada para um padrão do novilho de frigorífico. O boi da charqueada era necessariamente um animal que produzia muita gordura, até pela idade de abate, ideal para a produção de “mantas” de charque. O charque era classificado de acordo com o seu teor de gordura, o que implicava num gado mais velho, de quatro anos e meio a cinco anos de idade, um boi bem desenvolvido, com gordura sólida, pesando 700 a 800 quilos. O animal utilizado para o frigorífico era bem diferente, tratava-se de um novilho de menor tamanho, com menos esqueleto, couro mais leve e menor quantidade de gordura, com maior rendimento de carne e com melhores condições para a frigorificação.

No entanto, nem todas as charqueadas acabaram nesse momento. Em 1934, a Charqueada Santo Antônio, de propriedade de Quincas Magalhães (filho do Visconde), havia sido arrendada por José Gomes Filho, homem de negócios e grande investidor na cidade de Bagé. Logo que se deu conta da chegada da refrigeração, transformou a Charqueada em frigorífico (Industria de Carne Santo Antônio S/A), chegando a ser um dos maiores exportadores de carnes do Brasil, e o primeiro exportador de carne resfriada empacotada a vácuo (vacum packed).

Assim, as décadas finais do século XIX para Pelotas, marcadas pela acumulação de capitais das charqueadas e as transformações econômicas e sociais ocorridas no Brasil (abolição da escravatura, proclamação da República) propiciaram um desdobramento da atividade econômica e a transformação da cidade em um centro industrial.

Em relação a Bagé, o ciclo definitivamente se encerrou no final de 1940, quando a crise do charque se impôs como natural, em decorrência das mudanças nos processos de produção. Embora tais charqueadas sempre tivessem se esforçado no sentido da modernização, o setor não teve o poder de solucionar o seu impasse.

6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muito embora a historiografia produzida sobre as charqueadas gaúchas sempre tenha privilegiado as charqueadas escravistas, fundadas no município de Pelotas, o presente trabalho demonstrou o quão foram importantes as charqueadas fronteiriças na história do Rio Grande do Sul e no desenvolvimento econômico regional nos séculos XIX e XX.

Vale reforçar que, no âmbito deste trabalho de pesquisa, as fontes primárias foram fundamentais para entender melhor o sistema saladeiril e como viviam os antigos charqueadores, assim como visualizar os inventários e testamentos como documentos da maior valia como fontes históricas. Aparentemente, simples registros de caráter jurídico civil e eclesiástico, quando bem analisados, deixam transparecer informações de ordem social, econômica, cultural, educacional, religiosa, política e administrativa absolutamente necessária para a história.

Nos inventários analisados dos charqueadores de Pelotas e os dados obtidos sobre Bagé foram colhidas informações sobre as familiares, o tamanho, suas relações, costumes, o desenvolvimento da economia saladeiril, número de escravos, atribuições e o tamanho das fortunas obtidas. Destaco também a importância que tem para o historiador manter contato com documentos tão antigos e aprender sobre o extremo cuidado que se deve ter com eles, assim como valorizar o Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul, local em que realizei a disciplina de estágio, na condição de maior acervo documental do Estado e de fundamental utilidade para as demandas da sociedade.

Na leitura dos diversos autores foi possível verificar, através do método comparativo, que ambas as regiões tiveram peculiaridades inerentes ao regime econômico adotado, muito embora em períodos diferentes. Ainda assim, muitas diferenças foram observadas.

Bagé apresentou uma ocupação bem mais tardia, contudo, mais organizada e bem mais militarizada. Nesse sentido, embora Pelotas também tenha tido a mesma característica, teve que abrigar muitos tropeiros e açorianos fugidos das guerras entre Portugal e Espanha.

O gado de Bagé, que alimentava a economia pelotense, da mesma forma alimentou a economia da fronteira, e ambas utilizaram o gado uruguaio. Ademais, percebeu-se na fronteira um modelo econômico totalmente industrial, que produzia charque em larga escala. Pelotas jamais alcançou essa produção e as grandes charqueadas eram caracterizadas pelo regime

senhorial em que perdurava a diferenciação social entre senhores e escravos. Tratou-se de uma geração de charqueadores escravistas que, na transição do Império para a República, não foram capazes de reverter uma situação de crise econômica que varreu muitos empresários daquele ramo de negócios e afetou o setor de forma mais drástica a partir da década de 1880. No entanto, na condição de acumuladores de capital, alguns desses charqueadores souberam investir em outros negócios, ingressar na política e aumentar suas fortunas em outros ramos.

A diversidade de produtos nas charqueadas de Bagé também foi analisada como uma característica econômica constante, enquanto que em Pelotas essa diversidade somente foi ocorrer quando a crise no setor assolou a região.

Assim, percebe-se que o modelo fronteiriço foi conduzido por um charqueador com mentalidade mais moderna, industrial e capitalista caracterizada pelo fim da escravidão, do regime imperial e pelo início da Primeira República. Por sua vez, o charqueador pelotense sempre manteve um pensamento aristocrático e escravocrata, sendo um acumulador de fortunas que retardou ao máximo as relações de produção assalariadas, a formação de uma classe capitalista, e que só foi aplicar recursos em tecnologia e indústria quando a crise do sistema charqueador alcançou o auge. Ainda assim, manteve-se no poder por longos anos investindo e adaptando-se a outros negócios.

7 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fontes Primárias:

- Inventário de Joaquim José de Assumpção, n. 95, M. nº. 4, Estante nº. 4. 1º Cartório de Órfãos e Provedoria, 1852.

- Inventário de Joaquina Maria Batista, n. 75, M. 06, Estante nº. 25. 1º Cartório de Órfãos e Provedoria, 1823.

- Inventário de Maria A. da Fontoura, n. 514, m. 22, 1845, 1º Cart. Órfãos e Provedoria.

- Inventário do Visconde de Jaguari, n. 348, m. 25, Pelotas, 1º cartório de órfãos e provedora, 1852.

- Inventário de José Pinto Martins, n. 354, m. 15, Rio Grande, 1º cartório de órfãos e provedoria, 1832.

- Inventário da Baronesa do Jarau, n. 187, m. 6, 1895, 2º cartório do cível, Pelotas.

- Inventário do Visconde de Ribeiro Magalhães – Arquivo Público Municipal de Bagé.

- Inventário do Barão e da Baronesa de Butuí. Pelotas, n. 647, m. 41, 1867/1877, 1º cart. órfãos e provedoria, Pelotas (APERS).

Fontes Secundárias:

ASSUMPÇÃO, Jorge Euzébio. Pelotas: escravidão e charqueadas : 1780-1888. Porto Alegre, 1995. 352 f.

Brasil História - Texto e Consulta: 1 Colônia/ Antonio Mendes Jr., Luiz Roncari e Ricardo Maranhão - São Paulo: Editora Brasiliense, 1979.

BOUCINHAS, Cláudio Antunes. A história das charqueadas de Bagé (1891-1940) na literatura. Dissertação (Mestrado em história) Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre,1993. 288 f.

CARDOSO, Fernando Henrique. Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962.

COSTA, Elmar Bones da (ed.) (1998). História Ilustrada do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Já Editores.

CRUZ, Glenda P. da. “Pelotas: Espaço Construído no início da República.” In: Urbanismo no Rio Grande do Sul. WEIMER, Günter (org.). Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura de Porto Alegre, 1992. p. 113.

GIDDENS, Anthony. **Sociologia**. Ed. Artmed. Porto Alegre, 2004

GUTIERREZ, Ester J. B. Negros, charqueadas & olarias : um estudo sobre o espaço pelotense. 2 ed. Pelotas: UFPEL, 2001. 281 f.

HERRLEIN, Ronaldo Jr. Mercado de trabalho urbano-industrial no Rio Grande do Sul: origens e primeira configuração, 1870-1920. Disponivel em http://cdn.fee.tche.br/jornadas/1/s1a6.pdf. Acesso em 19 de março de 2015.

LEMIESZEK, Cláudio Leão. Bagé. Relatos de sua história. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1997.

MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas, 1993. Editora UFPEL, 257 f.

MAESTRI, Mário. O reflexo perverso: história e historiografia do trabalhador escravizado no RS: 1819-2006. *História Revista*, Universidade Federal de Goiás [UFG], 2007.

MARQUES, Alvarino da Fontoura. A economia do charque : a culinária do charque : o charque nas artes. Porto Alegre : Martins Livreiro, 1992. 188 p.

MARQUES, Alvarino da Fontoura. Evolução das charqueadas rio-grandenses. Porto Alegre : Martins Livreiro, 1990. 196 p.

MENDES JR, Antonio; RONCARI, Luiz; MARANHÃO, Ricardo. Brasil História: texto e consulta. Império. V.2.4. ed. São Paulo, SP: Editora Brasiliense, 1983. 350p.

OGNIBENI, Denise. Charqueadas pelotenses no século XIX : cotidiano, estabilidade e movimento. Porto Alegre, 2005. 272 f.

OSÓRIO, Helen. Império Português no Sul da América - Estancieiros, Lavradores e Comerciantes. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2007. 356 p.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. República velha gaúcha: charqueadas, frigoríficos, criadores. Porto Alegre : Movimento, 1980. 304 p.

PICCOLO, Helga. “Nós e os outros”: conflitos e interesses num espaço fronteiriço (1828-1852). In: SOCIEDADE BRASILEIRA DE PESQUISA HISTÓRICA (SBPH), Anais da XVII Reunião, São Paulo, 1997. p. 218.

PIMENTEL, Fortunato. Charqueadas e frigoríficos: aspectos gerais da indústria pastoril do Rio Grande do Sul, 1950. 339 p.

SOARES, Fernanda Codevilla. Santa Thereza: Um Estudo sobre as Charqueadas da Fronteira Brasil-Uruguai. Santa Maria, Rio Grande do Sul, 2006. 118 p.

SOUZA, Susana Bleil de. Identidade e Nacionalismo no processo de integração da fronteira Uruguaia no final do Século XIX. Humana. Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. v.18. n.1/2. Janeiro/dezembro, Porto Alegre: UFRGS, 1995. p.154

THOMPSON FLORES, Mariana Flores da Cunha. Crimes de Fronteira: a criminalidade na fronteira meridional do Brasil (1845-1889). Porto Alegre, 2012. 343 p.

VARGAS, Jonas Moreira. UM OLHO NO ATLÂNTICO, OUTRO NA FRONTEIRA”. Os charqueadores de Pelotas, o comércio de carne-seca e as suas propriedades na fronteira com o Uruguai (século XIX). 2012. Disponível em http://www.revista.ufpe.br/revistaclio/index.php/revista/article/viewFile/290/168 Acesso em: 18 jul. 2014

VARGAS, Jonas Moreira. PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. 505 p.

VARGAS, Jonas Moreira. Abastecendo plantations: A inserção do charque fabricado em Pelotas (RS) no comércio atlântico das carnes e a sua concorrência com os produtores platinos (século XIX). História (São Paulo), v. 33, n. 2, p. 540-566, 2014.