

**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)**

**Supplying *plantations*: The insertion of dried beef produced in Pelotas (RS) in the meat atlantic trade and its competition with producers from River Plate (nineteenth century)**

**Jonas Moreira VARGAS**

Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil.

Contato: [jonasmvargas@yahoo.com.br](mailto:jonasmvargas@yahoo.com.br)

**Resumo:** O charque (carne-seca) constituiu alimento fundamental na dieta dos escravos das *plantations* açucareiras e cafeeiras e das populações pobres das cidades litorâneas do Brasil. O artigo analisa a inserção do charque fabricado em Pelotas (Rio Grande do Sul) no mercado atlântico, assim como a concorrência com os produtores uruguaios e argentinos e como as guerras travadas na região da fronteira sul afetaram o comércio da mercadoria. Durante a segunda metade do século XIX, a carne-seca rio-grandense foi perdendo espaço no comércio atlântico para o produto platino, mais saboroso e de preço mais acessível. Na busca de novos mercados consumidores para além do Brasil e de Cuba, tanto os rio-grandenses quanto os produtores do Rio da Prata não conseguiram penetrar no mercado britânico, em que o paladar era mais exigente e se associava o charque à comida de escravos. Com o tempo, os argentinos conseguiram modernizar sua indústria com remessa de carne congelada para a Europa, ao passo que os rio-grandenses sucumbiram diante dessa nova concorrência e das exigências dos consumidores, não resistindo à derradeira crise que afetou o setor na década de 1880.

**Palavras-chave:** charque; comércio internacional; Rio Grande do Sul; Rio da Prata.

**Abstract:** The charqui (dried beef) is a very important food in the diet of slaves of sugarcane and coffee plantations and also of the poor people from the coastal cities of Brazil. The article analyzes the insertion of dried meat made from Pelotas (Rio Grande do Sul) in the atlantic market as well as competition with the Uruguayans and Argentines producers and how the wars fought in the southern border region affected the trade of goods. During the second half of the nineteenth century, the dried beef produced in the province of Rio Grande was losing part of its market in the Atlantic trade for the product manufactured in the Uruguay and Argentina, which was tastier and more affordable than platino product. In search of new consumer markets beyond Brazil and Cuba, both producers of province of Rio Grande and of Rio da Prata could not penetrate the British market, whose taste was more demanding and associated with the jerky food of slaves. Over time, the Argentines managed to modernize its industry by sending frozen meat to Europe, while the Rio Grande succumbed before this new competition and consumer demands meat, not resisting the ultimate crisis that affected the industry in the 1880s.

**Keywords:** charqui; international trade; Rio Grande do Sul; Rio da Prata.

Ao longo de todo o século XIX, o charque (carne-seca) e os couros foram os principais produtos exportados pelo Rio Grande do Sul, somando, frequentemente, mais de 70% dos valores negociados no porto marítimo da cidade de Rio Grande. (DALMAZO, 2004, p. 63-64). Componente importante da dieta das populações pobres das capitais litorâneas, o charque era principalmente consumido pelos trabalhadores cativos das *plantations* do sudeste e do nordeste do Brasil.<sup>1</sup> No Rio Grande do Sul, as primeiras charqueadas (fábricas de carne-seca), instaladas nos fins do século XVIII, surgiram da necessidade de suprir a crescente demanda por alimentos impulsionada pelo grande fluxo de escravos africanos para a América portuguesa. Além disso, estas primeiras charqueadas foram fruto de investimentos de comerciantes que viram nelas uma oportunidade de preencher um espaço aberto com a crise da produção de carne-seca no nordeste, ocasionada pelas duras secas que afetaram a região. (OSÓRIO, 2007).

Neste contexto, o município de Pelotas tornou-se o principal polo charqueador não apenas do Rio Grande do Sul, como de todo o Império do Brasil. Geograficamente bem localizado entre o porto marítimo da cidade de Rio Grande e uma vasta fronteira composta de extensos campos de criação de gado *vacum*, o município detinha as mais desenvolvidas charqueadas da província, o que atraía diversos investidores e concentrava milhares de escravos em suas dependências (Figura 1). Ao longo do século XIX, o número de charqueadas que existiram (não ao mesmo tempo) nas margens dos rios Pelotas e São Gonçalo foi de 43 estabelecimentos. Se em 1822 havia 22 charqueadas na região, em 1850 este número atingiu a casa dos 30, em 1873 chegou aos 35, e em 1880, a 38. Os anos 1860 são considerados o grande auge econômico do setor, e pode-se considerar que foi apenas na década de 1880 que teve início uma crise irreversível que acabou por resultar na decadência do complexo charqueador escravista. O resultado disso foi que em 1900 existiam apenas 11 charqueadas em Pelotas, indicando-se que o declínio do setor coincidiu com a abolição da escravidão (1888) e a queda da própria monarquia (1889) – que tinha nestes empresários das carnes um de seus sustentáculos. Em seu período de auge, é provável que Pelotas fabricasse mais de 80% de todo o charque do Rio Grande do Sul. (VARGAS, 2013).

Apesar da vasta fronteira agrária provincial na qual a pecuária bovina ocupava um papel de destaque, todo o gado criado no território rio-grandense não era suficiente para saciar a demanda das charqueadas pelotenses. Desta forma, a opção mais rentável era ampliar a busca por bovinos até o mercado de gados do Uruguai, onde cerca de 100 mil novilhos eram trazidos anualmente para ser abatidos em Pelotas. Contudo, os países platinos também possuíam sua indústria saladeril, localizadas principalmente em Montevideu e Buenos Aires, e sua economia necessitava desse gado gordo tanto quanto a rio-grandense. A disputa por terras e rebanhos, numa fronteira ainda não muito

bem definida, marcou toda a primeira metade do século XIX e estendeu-se até a Guerra do Paraguai (1865-1870), sendo, inclusive, um dos estopins desse conflito militar. Pode-se dizer que o complexo charqueador-escravista pelotense manteve-se vivo durante muito tempo graças ao gado uruguaio roubado, comprado ou criado pelos rio-grandenses que possuíam estâncias naquele país. Neste contexto, a concorrência com os platinos pelos mercados consumidores de charque era tão ou mais importante do que os conflitos agrários na fronteira, e ambos constituíam as múltiplas faces de um mesmo fenômeno em que diplomacia, guerra e política influíam profundamente no mencionado sistema econômico. (VARGAS, 2013).

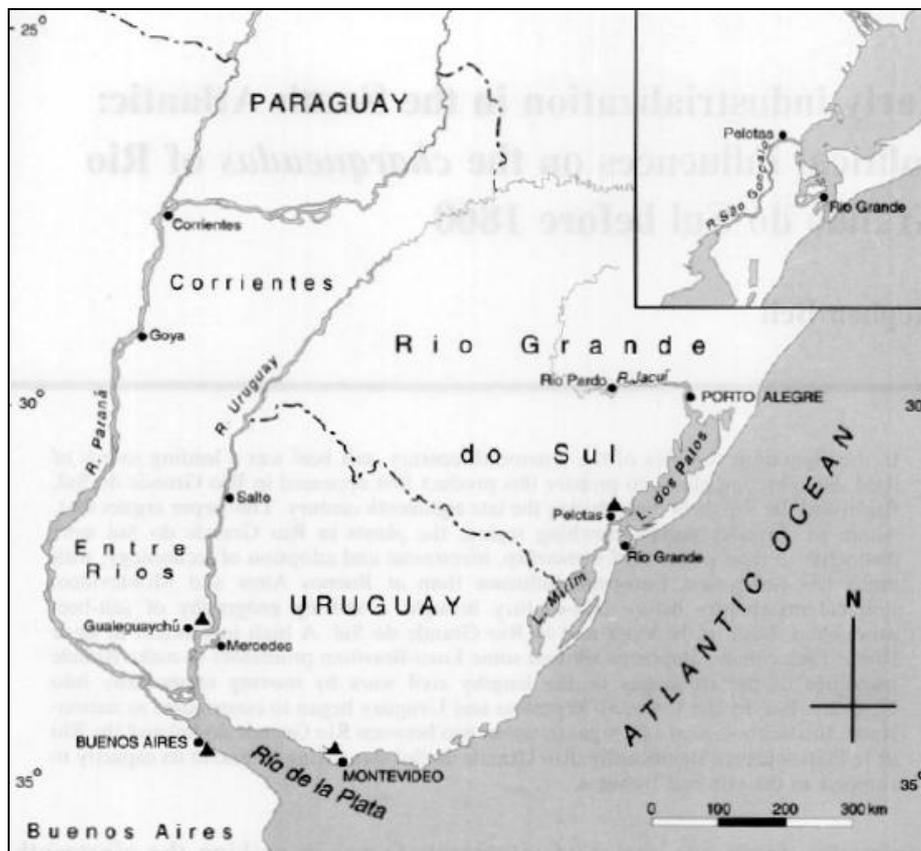


Figura 1 –Localização de Pelotas no espaço fronteiriço entre o Brasil e o Uruguai (século XIX)  
Fonte: BELL (1993, p. 400)

Não sendo possível abarcar todos estes aspectos no espaço de um artigo, o presente texto trata da inserção do charque pelotense no mercado atlântico e da grande concorrência que seus empresários sofreram com relação às carnes fabricadas nos *saladeros* do Rio da Prata. Embora este tema tenha sido parcialmente tratado por Corsetti (1983), trago maiores detalhes e dados sobre este comércio, corrijo indicadores utilizados pela autora e ofereço um panorama geográfico e econômico mais internacional a respeito deste sistema de trocas. Num contexto atlântico e no qual cada vez mais se constituía um mercado mundial das carnes (PERREN, 1978), a economia pelotense também

deve ser entendida mediante estes parâmetros, conjugando-se fatores externos e internos para a sua compreensão.

### ***As origens das charqueadas e sua inserção nos mercados atlânticos***

O charque, como já foi dito, foi um dos principais componentes do regime alimentar dos escravos. Nos engenhos do Recôncavo baiano, por exemplo, ele geralmente acompanhava a farinha de mandioca, e no sudeste podia também ser combinado com o fubá, o arroz e o feijão, além de outros legumes. (BARICKMAN, 2003, p. 92-93; SLENES, 1999, p. 183-194). Alimento de preço acessível, o charque possibilitava aos senhores um razoável abatimento nos custos de manutenção da propriedade, visto que os gastos com a alimentação dos cativos atingiam altos valores. Segundo Fragoso, por volta de 1830 os gêneros alimentícios para a refeição dos escravos representavam cerca de ¼ das despesas das grandes plantações cafeeiras do vale do Paraíba do Sul. No século XVIII nas plantações beneditinas da Bahia, tal índice chegou a 30% dos gastos efetuados para este fim. (FRAGOSO, 1998, p. 180).

Durante o período colonial tardio, a notável ampliação do número de *plantations* açucareiras, tanto no sudeste e no nordeste brasileiro quanto no Caribe, provocou a entrada de centenas de milhares de escravos africanos nas mencionadas plantações, fato que gerou uma elevada demanda por alimentos. As primeiras charqueadas instaladas em Pelotas nos fins do século XVIII surgiram da necessidade de suprir estes novos mercados.<sup>2</sup> Neste contexto, não apenas Pelotas como também Montevideu e Buenos Aires destacaram-se como os principais centros produtores de carne-seca e salgada da América do Sul.<sup>3</sup> Portanto, a formação de tais complexos fabris (Pelotas e Montevideu, nos anos 1780, e Buenos Aires, depois de 1810) fizeram parte de um mesmo processo em que o tráfico atlântico, coordenado principalmente pelos comerciantes de grosso trato do Rio de Janeiro, da Bahia e de Pernambuco, foi estruturalmente importante.<sup>4</sup>

É neste sentido que Pelotas se inseria no *tasajo trail* atlântico estudado por Sluyter (2010). Para o autor, esta rota mercantil de charque que ligava o Rio da Prata a Cuba conectava duas regiões e duas atividades produtivas para as quais a escravidão era fundamental, criando-se um circuito mercantil lucrativo no qual a mercadoria principal, o *tasajo*, era fabricado “por” e “para” trabalhadores cativos. (SLUYTER, 2010, p. 98-120). Além disso, Mandelblatt insistiu para que se deixe de ver os escravos no mundo atlântico somente como trabalhadores e mercadorias, e que se passe a pensá-los também como consumidores. (MANDELBLATT, 2007, p. 21). Seguindo estas premissas, pode-se perceber a ligação do charque com a manutenção do tráfico atlântico e da escravidão a partir de uma tripla relação. Ao mesmo tempo que a mão de obra cativa foi essencial

para a montagem e o funcionamento das charqueadas pelotenses e dos primeiros *saladeros* no Rio da Prata (com aumento de demanda por escravos na região), estas fábricas abasteciam as *plantations* atlânticas com um alimento rico em proteínas e de baixo preço. Além disso, o produto acompanhava as tripulações dos negreiros que cruzavam o Atlântico garantindo os suprimentos dos escravos no retorno de suas viagens. (FLORENTINO, p. 122-125).<sup>5</sup> Neste sentido, Sluyter afirmou que o *tasajo trail* ajudou a sustentar os mais proeminentes fluxos mercantis de açúcar e escravos que definiram a própria compreensão do mundo atlântico. (SLUYTER, 2010, p. 101).

Neste contexto, as charqueadas pelotenses foram fruto de investimentos de comerciantes que viram uma oportunidade de obter lucros com a expansão deste comércio durante o Colonial Tardio. Além do mais, como já foi dito, a crise da produção de charque no nordeste da América portuguesa, ocasionada pelas duras secas nos anos 1770 e 1790, abriu um espaço no mercado para novos investidores. Portanto, ao contrário dos comerciantes de grosso trato estudados por Fragozo (1998, p. 143-177), que investiram sua riqueza em terras e escravos tornando-se senhores de engenho no agro fluminense, o capital aplicado nas charqueadas não se destinava a interesses voltados para a busca de prestígio social, mas sim para o lucro oriundo das atividades mercantis. Nesta conjuntura, Pelotas atraiu comerciantes de diversos lugares, e as inversões de capital nestas fábricas exigiu a entrada de centenas de escravos africanos, tornando-a uma *cidade negra*. Em um censo de 1833, por exemplo, 51% de sua população era escrava (mais de 2/3 eram africanos); somente 36,1% dos seus habitantes foram classificados como brancos. (VARGAS, 2013).

Desde as primeiras décadas do século XIX, Bahia e Pernambuco destacaram-se como os maiores compradores do charque rio-grandense. Contudo, a proeminência deste comércio se iniciou nos anos 1790. Em 1787, quando o Rio Grande do Sul ainda não exportava charque para o nordeste, suas remessas totalizaram 117 mil arrobas (exclusivamente para o Rio). No entanto, com a entrada do mercado nordestino nas transações, o Rio Grande ultrapassou as 400 mil arrobas 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. Conforme Prado Júnior, em sua análise sobre a expansão do setor no colonial tardio, “excluído o rush do ouro, não se assistira ainda na colônia a tamanho desdobramento de atividades”. (PRADO JÚNIOR, 1977, p. 103). Além disso, o circuito mercantil *Rio Grande do Sul – Bahia – Pernambuco* era estimulado pelos próprios comerciantes dos portos de Salvador e Recife, que aproveitavam as embarcações vindas do Sul para carregá-las de açúcar, fumo, aguardente, escravos e sal, com destino ao Rio Grande (OSÓRIO, 2007) – o que provavelmente lhes fornecia lucros maiores do que os ganhos no comércio com o Ceará e o Piauí, por exemplo.

Segundo Osório, nas duas primeiras décadas do século XIX a Bahia tornou-se a maior consumidora do produto. Juntamente com Pernambuco, ambas as capitanias sempre foram responsáveis por mais da metade da compra do charque rio-grandense. Como o açúcar ainda era o produto-rei da agroexportação, não surpreende que os mercados consumidores do nordeste tivessem enorme relevância para a produção rio-grandense nestas primeiras décadas. Foi somente no ano de 1820 que o Rio ultrapassou a Bahia como o maior comprador de charque, não conseguindo, no entanto, superar os dois portos do nordeste somados no que diz respeito ao total das compras efetuadas naquele ano. Nesta época, Havana também se destacou como importante consumidora, chegando a comprar mais de 13% da produção rio-grandense, em 1818. (OSÓRIO, 2007, p. 175-177). Conforme Leitman, o mercado cubano costumava abrir-se aos rio-grandenses sempre que o Prata encontrava-se em grande crise proveniente das guerras. (LEITMAN, 1979, p. 98).<sup>6</sup>

Após 1822, não há dados muito seguros sobre as quantidades e locais para onde o charque foi remetido, uma vez que as estatísticas para as primeiras décadas do Brasil independente são bastante fragmentárias. É muito provável que na década de 1820 o Rio tenha mantido altos índices de importação do charque rio-grandense, pois, em 1828, pela primeira e única vez (ao menos nos indicadores que coletei) os dados referentes à compra de charque feitas pelos cariocas superaram a soma dos montantes das províncias da Bahia e de Pernambuco juntas. Enquanto estas duas foram responsáveis pela aquisição de 39,8% do charque sulino, o Rio apresentou 51,3% do total de arrobas negociadas. É muito provável que tal incremento das importações cariocas tenha relação com o grande *boom* das *plantations* cafeeiras no vale do Paraíba e a crescente entrada de escravos pelo mesmo porto.<sup>7</sup> No entanto, quatro anos depois, as províncias do nordeste voltaram a despontar como as principais consumidoras, totalizando 50,8% do charque comprado, contra 42% do Rio; em 1837, esta diferença se acentuava com 57,9% contra 41,7% dos cariocas.<sup>8</sup> O fato é que o charque pelotense vinha sendo amplamente demandado e sua produção atendia a diferentes partes do Brasil, uma vez que estes portos receptores redistribuíam o produto para as províncias vizinhas e vilas interioranas. (VARGAS, 2013, p. 326-371).

A proeminência do nordeste como principal espaço consumidor do charque é reforçada pelos dados encontrados por 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”. (BERUTE, 2011, p. 72). Analisando os mesmos carregamentos de charque no ano de 1854, Silveira

também verificou que mais da metade dos carregamentos tinham Pernambuco como destino. (SILVEIRA, 2006). Portanto, em meados do oitocentos, os percentuais se mantiveram semelhantes ao início do século. No entanto, as quantidades exportadas haviam aumentado de uma média de 1 milhão de arrobas, entre 1805 e 1816, para quase 2 milhões de arrobas, entre 1845 e 1857.

### ***Comércio atlântico do charque pelotense na segunda metade do oitocentos e o acirramento da concorrência platina***

A partir da década de 1840 existem já dados mais completos a respeito dos totais exportados tanto para os países platinos quanto para o Rio Grande do Sul, sendo possível estabelecer algumas séries. No Gráfico 1 verificam-se as flutuações das exportações de charque rio-grandense entre 1837 e 1889. A partir do gráfico, é possível perceber que, depois de uma espetacular recuperação no final da Guerra dos Farrapos (1835-1845) e de ter contado favoravelmente com os prejuízos sofridos pela indústria concorrente no Uruguai durante a Guerra Grande (1838-1851),<sup>9</sup> as exportações despencaram. Um dos grandes motivos desta queda foi a política do presidente Manuel Oribe para com a fronteira rio-grandense. Em abril de 1848, com o objetivo de fortalecer economicamente os saladeros uruguaios, assim como a pecuária a eles associada, Oribe proibiu a passagem de tropas de gado para o Rio Grande do Sul e encarregou as milícias fronteiriças de enquadrar como contrabandistas os transgressores. (SOUZA; PRADO, 2004). A decisão política de Oribe provocou uma diminuição das exportações de charque no Rio Grande do Sul, o que trouxe grande prejuízo aos estancieros e charqueadores pelotenses. A quantidade de charque exportado na safra de 1848 só foi recuperada cerca de 20 anos depois, com os benefícios econômicos gerados pela Guerra do Paraguai. (VARGAS, 2013, p. 288-320).

Em 1849, Oribe deu um novo golpe nas ambições dos charqueadores brasileiros ao ordenar que os escravos que trabalhassem nos seus *saladeros* em São Servando (no lado uruguaio da fronteira) fossem retirados da região, caso contrário seriam considerados libertos. A determinação provocou o retorno de “quatrocentos escravos” para Pelotas e Jaguarão. (AVISOS, 05/05/1849). Em documento desta época (talvez de 1850 ou 1851) foram listados 10 *saladeros* (pertencentes a brasileiros) localizados no lado uruguaio, próximos à fronteira, nas imediações de São Servando, Taquary, Arvedonda, Cebolatti e Olimar. Numa delas abatiam-se entre 12 e 15 mil reses por ano. Seu ritmo de produção, portanto, era significativo e suficiente para desviar muitas tropas de gado dos *saladeros* de Montevideú. (RELAÇÃO, [s/d]). Portanto, com esta medida, Oribe buscava beneficiar os *saladeros* uruguaios, retirando praticamente à força os charqueadores brasileiros estabelecidos naquela região.

As medidas políticas tomadas por Oribe representavam, desta forma, uma ameaça aos negócios de estancieiros e charqueadores brasileiros. Por causa da queda das exportações e dos contínuos prejuízos econômicos, os brasileiros começaram a pressionar o Governo Imperial por atitudes que garantissem a segurança de suas propriedades no Uruguai. Tais pedidos muitas vezes não eram atendidos, pois o governo central alegava que os conflitos diziam respeito às facções caudilhescas e, portanto, deviam ser resolvidos por eles na esfera do privado. A negligência dos dirigentes da Corte acabou induzindo a ações particulares em que vários estancieiros acompanhados de seus bandos de capangas armados agiam por conta própria na busca por recuperar as reses, os escravos e as terras confiscadas. (VARGAS, 2013, p. 284-320). Tais ações armadas ficaram conhecidas como *califórnicas* ou *moringadas*, devido a seu principal líder ser o estancieiro rio-grandense Francisco José de Abreu, o Barão de Jacuí, também conhecido como *Moringue*. (PALERMO, 2003, p. 91-114). As califórnicas aterrorizaram o lado uruguaio da fronteira entre os anos de 1849 e 1851, transformando Jacuí no grande inimigo dos estancieiros orientais. Numa de suas investidas, o Barão trouxe para o Rio Grande do Sul algumas tropas de gado que somavam 6.000 reses. (AVISOS, 03/09/1849; 03/10/1849).

**Gráfico 1 - Charque exportado pelo Rio Grande do Sul entre 1837 e 1890 (em arrobas)**



Fonte: REVISTA, 1922, p. 246-247; RELATÓRIOS, [s/d].

As autoridades uruguaias não demoraram a responder aos ataques do Barão, e os conflitos na fronteira tornaram-se cada vez mais violentos. Alguns deles atingiram importantes famílias da elite política rio-grandense, como os Silveira Martins, os Ferreira Bicca e os Araújo Ribeiro, entre outros. (AVISOS, 07/07/1850; 21/07/1850; 14/08/1850). Diante desses acontecimentos, o aumento das pressões políticas e a ameaça de uma guerra privada de bandos armados rio-grandenses contra

os caudilhos orientais agravaram ainda mais as divergências entre os governos do Brasil e do Uruguai. A mobilização de deputados e senadores rio-grandenses revigorou-se, e eles passaram a requisitar não apenas maior proteção por parte do Império – fosse militarmente, fosse por meio de acordos diplomáticos com os orientais –, mas também uma guerra. (VARGAS, 2013, p. 307-312).

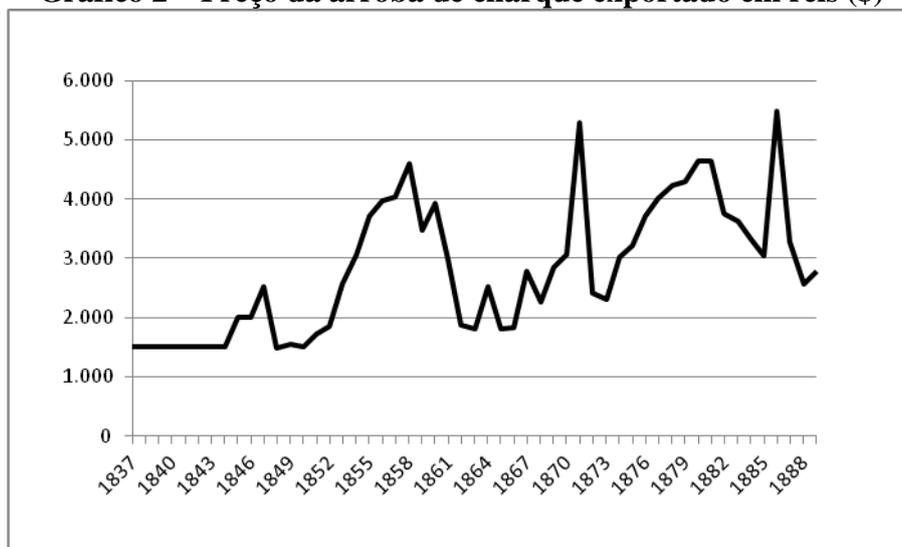
A insistência parlamentar e diplomática surtiu efeito. Desejando acabar com os conflitos na fronteira e deter o ímpeto expansionista de Juan Manuel de Rosas, aliado dos blancos e com interesses sobre o território paraguaio, o Governo Imperial decidiu intervir militarmente na região. O fortalecimento de Rosas era visto pelo Brasil como uma ameaça à independência do Paraguai e do Uruguai, e a existência de ambos os estados era uma garantia de que os rios platinos não seriam nacionalizados por Buenos Aires, com ameaça à livre navegação. De acordo com Dorattioto (2002), era comum o Brasil acabar apoiando aquelas facções mais propensas a adotar uma política que defendesse a livre navegação dos rios e o comércio exterior. Daí provinha a aliança brasileira com os colorados no Uruguai, adversários de Oribe, e com o entrerriano Justo José de Urquiza, caudilho argentino que oferecia sérios entraves ao projeto Rosista. No início da década de 1850, os interesses do Império acabaram convergindo com os dos estancieiros e charqueadores rio-grandenses, pois ambos queriam destituir os blancos do poder.

Com a vitória brasileira na Guerra contra Rosas e Oribe (1851-1852) e as garantias dos novos tratados impostos pelo Império, os rio-grandenses voltaram a explorar a região uruguaia, levando consigo escravos que, devido à abolição definitiva da escravidão no Uruguai (1846), entravam como peões contratados. (BORUCKI; CHAGAS; STALLA, 2004). Os tratados apresentavam várias cláusulas, em que a proibição do confisco de terras, a tarifa de 25% sobre o charque uruguaio importado pelos portos brasileiros e a livre passagem do gado uruguaio para o território rio-grandense foram as mais comemoradas pelos estancieiros rio-grandenses e charqueadores pelotenses. (ZABIELLA, 2002). Com este favorecimento político à indústria charqueadora rio-grandense, a retomada da economia pelotense foi notável, principalmente por causa do prejuízo causado aos concorrentes orientais. Dos 37 *saladeros* que existiam no Uruguai em 1842, somente 3 ou 4 continuaram funcionando normalmente no início dos anos 1850. Além disso, a falta de bovinos, decorrente da longa guerra, era um dos principais fatores da crise uruguaia. Os mais de 6 milhões de cabeças de gado existentes no país em 1843 caíram para pouco menos de 1,9 milhões, dos quais 1/3 permanecia em estado selvagem. (BANDEIRA, 1998, p. 74-75). Depois dos tratados, as vendas de charque uruguaio despencaram de 618.926 arrobas para 126.062 arrobas, em 1854-55. (ZABIELLA, 2002, p. 54). Ou seja, neste curto período, as charqueadas pelotenses enfrentaram uma baixa concorrência. A escassez do charque no mercado brasileiro fez os preços do produto aumentarem bastante, com favorecimento aos pelotenses.

(VARGAS, 2013, p. 312). Conforme o Gráfico 2, pode-se observar que os preços do charque foram favoráveis até a safra de 1858, quando a arroba atingiu uma média de 4\$609 réis no porto de Rio Grande.

A década de 1850 também foi marcada por vultosos carregamentos de charque para o Rio de Janeiro, superando-se a concorrência do *tasajo* platino no mercado do sudeste. Conforme Graça Filho, nos anos 1850 o Rio Grande do Sul constituiu a principal província fornecedora de alimentos para a população carioca. Entre os gêneros rio-grandenses mais consumidos destacavam-se o milho, a farinha, o feijão e o charque. Em contrapartida, sem o *tasajo* uruguaio nos armazéns da Corte e com os preços do produto em alta, a população pobre do Rio foi prejudicada pela crise de carestia de alimentos que afetou a cidade em 1854. (GRAÇA FILHO, 1992, p. 58-60). Para que os charqueadores pelotenses tivessem o lucro desejado, todos os demais tinham que sair perdendo.

**Gráfico 2 – Preço da arroba de charque exportado em réis (\$)**



Fonte: REVISTA, 1922, p. 246-247; RELATÓRIOS, [s/d].

Mas a euforia em Pelotas durou pouco. No início dos anos 1850, a economia argentina encontrava-se em melhor situação que a uruguaia, pois as guerras não lhes foram tão nocivas. Conforme Rosal e Schmit, a década de 1850 apresentou altos índices de exportação de *tasajo* em Buenos Aires. Somados os 5 anos entre 1850 e 1854, a cidade exportou mais de 100 mil toneladas, chegando perto das mais de 125 mil toneladas exportadas pelo Rio Grande do Sul no mesmo período. (ROSAL; SCHMIT, 1999, p. 86). Na segunda metade da década de 1850, os orientais conseguiram recuperar sua indústria, com altos índices de abate. A revisão dos tratados comerciais entre Brasil e Uruguai, realizada em 1857, foi uma das grandes estimuladoras desta retomada. Nesta ocasião, o charque uruguaio deixou de pagar as altas taxas de importação no Brasil e voltou a ser comprado em grande escala pelos comerciantes cariocas. Além da insistente diplomacia oriental, a

medida também foi favorecida pelas crises de abastecimento que a cidade do Rio de Janeiro vinha passando desde o ano de 1854. Soma-se a isto o fato de que a Bahia também foi palco de uma semelhante crise em razão do excessivo preço da carne (entre outros alimentos), que havia dobrado entre 1854 e 1858. (REIS, 1996, p. 133-160). Por causa disto, a taxa de importação já havia sido diminuída em 1854-55 de 25% para 11%. A medida também favorecia o charque argentino e, em particular, Justo Jose de Urquiza, antigo aliado do Império na Guerra de 1851/52 e saladeirista em Entre Rios, onde abatia cerca de 40 mil reses anualmente. (BARRAN; NAHUM, 1967, p. 49; p. 91-93). Portanto, com a recuperação da indústria saladeril uruguaia e a pacificação de seus territórios, ficou difícil para os pelotenses concorrer com a expansão daquele setor. A brusca queda das exportações de charque rio-grandense na safra de 1857-58 e o declínio dos preços do produto após aquele mesmo ano foram vistos como sintomas de uma nova crise. Em Pelotas, o charqueador Domingos José de Almeida abriu um jornal, no qual ameaçava com uma nova revolta provincial caso o Império não resolvesse a questão. (VARGAS, 2013, p. 315-316).

No final dos anos 1850, além de Buenos Aires e Montevidéu, a província argentina de Entre Rios também se juntou ao grupo das grandes produtoras de carnes do sul da América. Contudo, quanto maior o número dos concorrentes e do produto fabricado (no interior de um sistema econômico cuja demanda não era muito elástica), mais baixos ficavam os preços do charque no mercado atlântico. Nesta nova conjuntura, o Atlântico Sul se viu tomado por levas e mais levas de charque que excediam em muito a demanda dos mercados consumidores. A Tabela 1 demonstra este aumento. Não demorou muito para que os produtores platinos diagnosticassem o problema como uma crise de superprodução.<sup>10</sup> (BARRAN; NAHUM, 1967, p. 118-130). Tal fenômeno fez despencar os preços do charque rio-grandense, como se pode notar no Gráfico 2. Por causa disto, em 1861 o governo brasileiro reabilitou as taxas de importação sobre o *tasajo*, mas o estrago já estava feito.

**Tabela 1 – Gado bovino abatido nas charqueadas e *saladeros* dos principais polos produtores da América do Sul (1857-1862)**

	1857-58	1858-59	1859-60	1860-61	1861-62
Uruguai	168.100	243.300	272.000	293.000	505.000
Buenos Aires	324.800	531.300	360.000	290.000	279.000
Entre Rios (ARG)	53.500	144.300	265.000	237.000	204.000
Rio G. do Sul	190.000	280.000	360.000	360.000	362.000
Totais	736.400	1.198.900	1.257.000	1.180.000	1.350.000

Fonte: PINTOS, 1973, p. 193.

Como consequência desses problemas, a década de 1860 foi marcada por intensos debates e tentativas técnico-científicas para elaborar melhores formas de aproveitamento da carne bovina, de

sua conservação e a busca de mercados alternativos ao Brasil e a Cuba. (BARSKY; DJENDEREDJIAN, 2003). O Uruguai pacificado contava com mais de 8 milhões de cabeças de gado em seus campos. Era tanto gado que os *saladeros* e os consumidores não davam conta de usufruir dele. Numa reunião de setembro de 1862, o Clube Nacional do Uruguai, formado por estancieiros, *saladeiristas* e comerciantes, manifestou-se com relação a esta questão buscando traçar estratégias de ação coletiva. Para os seus líderes, a crise tinha “uma única origem” que era a de o *tasajo* possuir somente dois “mercados consumidores”. Argumentando que o seu produto se dotava de qualidade reconhecida tanto no Brasil como em Cuba, eles apostavam que era necessário mirar a Europa, da qual o Reino Unido seria o principal mercado, porque “há alguns invernos, a Inglaterra e suas dependências asiáticas têm começado a sentir uma terrível carestia e falta de gêneros alimentícios”.<sup>11</sup>

Dos países europeus, a Inglaterra era um dos maiores consumidores de carne bovina, abastecida durante séculos por rebanhos vindos de diversas partes do continente. Em 1869, por exemplo, a Holanda exportou 289 mil carneiros e 62 mil bovinos para a Inglaterra, seguida da Alemanha, com 265 mil e 83 mil, e da Bélgica, com 140 mil e 13 mil. Nesta época, o consumo anual per capita de carne bovina na Inglaterra era de 50 kg. (BARSKY; DJENDEREDJIAN, 2003, p. 357; 372). Tratava-se de uma cifra inferior à dos habitantes do sul da América (em Buenos Aires ela alcançava entre 100 e 120 kg, por exemplo), mas em termos europeus era suficiente para despertar o interesse de grandes exportadores como os Estados Unidos, a Austrália e a Nova Zelândia, que, a partir de Londres, podiam estender sua oferta aos países vizinhos da Europa Ocidental. (PERREN, 2006). Contudo, este não era o único motivo pelo qual a Inglaterra havia se tornado uma alternativa aos produtores do cone sul americano. A presença de comerciantes ingleses nos três portos marítimos da região, devido ao circuito mercantil dos couros salgados e gorduras com a indústria britânica, constituía um estímulo adicional. Além do mais, nesta mesma época os próprios ingleses incentivavam os charqueadores e os *saladeiristas* a aprimorar as técnicas de fabricação e a qualidade das carnes para ampliar seu mercado. (BELL, 2000).

Em razão disto, na década de 1860 várias tentativas de remessas de carnes para a Europa foram realizadas por charqueadores e *saladeiristas*, mas fracassaram. A fabricação das carnes em barris, de inspiração irlandesa, também foi retomada, mas não se obteve sucesso. A frustração para com os mercados do Atlântico norte foi acentuada por três importantes fatores. Primeiramente, as barreiras protecionistas de alguns países tornaram-se um grande empecilho. Os Estados Unidos, que importavam o charque pelotense em pequenas quantias e o *tasajo* em proporções maiores, elevou as taxas de importação do produto em 1867, decretando o declínio das vendas nos seus portos. (VARGAS, 2013, p. 336; BARSKY; DJENDEREDJIAN, 2003, p. 347-348). Além disso, outros

países europeus, como Portugal, utilizavam uma política protecionista bastante rígida com relação a sua indústria alimentícia. Em segundo lugar, os portos britânicos haviam se tornado palco de um grupo de comerciantes norte-americanos que abastecia o proletariado inglês com uma carne de porco salgada e bastante gordurosa (semelhante ao toucinho brasileiro). Estes negociantes influenciaram de forma negativa para a entrada do *tasajo* no mercado inglês. (BARRAN; NAHUM, 1997; BELL, 2000).

Mas o terceiro fator parece ter sido o mais importante de todos. Os britânicos recusavam-se a consumir o *tasajo* e o charque, pois duvidavam da qualidade destes e os identificavam como comida de escravos. Escrevendo da representação britânica em Buenos Aires em 1866, Francis C. Ford, embora reconhecesse o valor nutritivo do *tasajo*, dizia-se decepcionado com a aparência do produto. Bell, numa observação carregada do racismo característico da época, declarou: “Deve ser admitido que a carcaça humana prosperará neste alimento, como podem testemunhar as figuras robustas dos machos e as formas arredondadas da porção feminina da população *coloured* do Brasil”. Para o autor, o problema de abrir os mercados europeus para o charque não tinha relação somente com a aparência do alimento, mas também “pela sua associação com a escravidão”. Outro súdito britânico, o Sr. Richard Seymour, “chegou à conclusão, na década de 1860, que as pessoas pretas que trabalhavam nas plantações eram o único grupo capaz de comer o charque”. (BELL, 2000).

Por causa de tudo isto, em 1864 a Inglaterra tomou a decisão mais radical dos mercados consumidores analisados, proibiu a importação de *tasajo*, pois duvidava de sua qualidade. (BARSKY; DJENDEREDJIAN, 2003, p. 347-48). Os muitos anos de consumo de carnes de boa qualidade aumentaram a exigência do gosto dos ingleses não apenas das classes mais abastadas da sociedade, como também do seu proletariado urbano. Conforme Barran e Nahum (1967, p. 114), os operários ingleses e os mineradores espanhóis se recusavam a consumir o produto, evidenciando uma aversão dos trabalhadores livres a algo que os pudesse associar à escravidão. Em Cuba, nos anos 1840, a divisão do consumo era evidente. Os contratos de fornecimento para os trabalhadores ferroviários estipulavam que se desse carne fresca aos brancos e charque aos negros. (FRAGINALS, 1989, p. 88-89).<sup>12</sup> No Brasil, o charque era alimento básico na dieta dos escravos e das classes mais pobres, mas nada foi encontrado próximo de uma aversão ao consumo do produto por parte das camadas mais ricas. O mais curioso disto tudo é que a alimentação do operariado europeu era bastante pobre e, em termos de quantidades calóricas e dieta equilibrada, era inferior à de qualquer escravo nas Américas, inclusive isto era motivo de ironias de charqueadores e saladeiristas. (BARRAN; NAHUM, 1967, p. 112-113).<sup>13</sup>

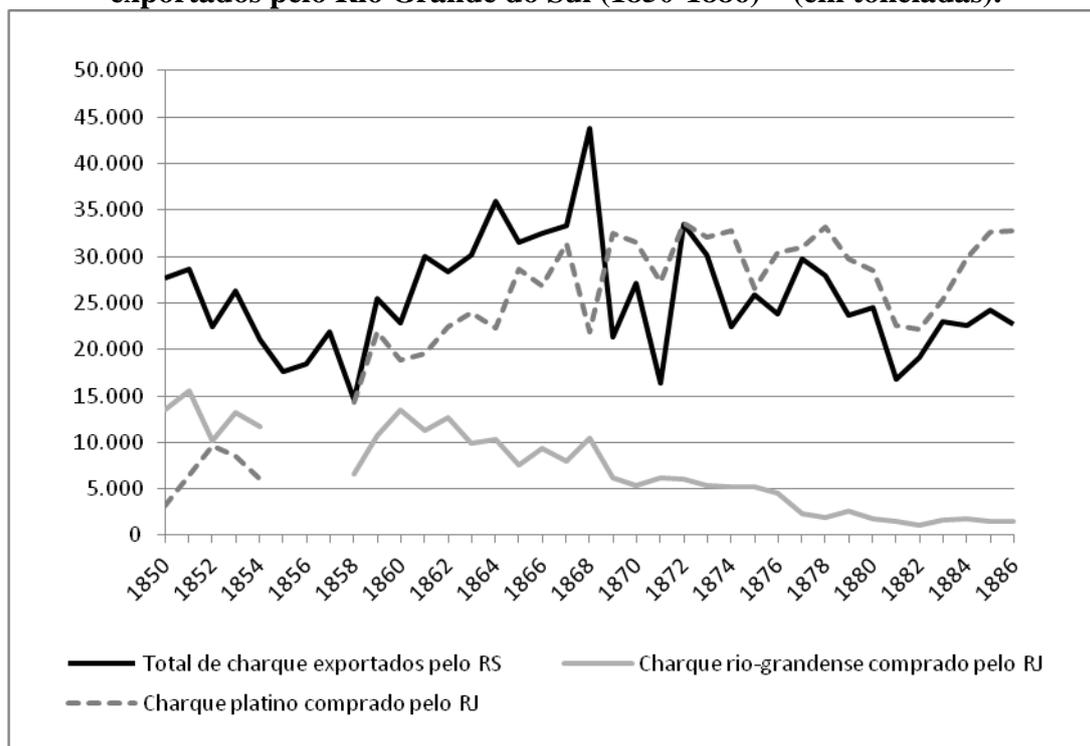
A aversão do operariado inglês advinha de fortes fatores culturais absorvidos das elites britânicas, pois as declarações das autoridades inglesas, algumas de caráter notadamente racista, deixavam claro a divisão social do consumo de carnes pela qual o mundo Atlântico estava sendo dividido. Neste sentido, como o mercado europeu fechava suas portas ao charque sul-americano e os Estados Unidos, além de autossuficientes no abastecimento de carnes, eram um forte concorrente no Atlântico Norte, saladeiristas platinos e charqueadores foram impelidos a disputar maior espaço nos seus próprios mercados tradicionais: Brasil e Cuba. Tendo em vista que o charque platino era mais saboroso, tinha melhor aparência<sup>14</sup> e conseguia ser vendido mais barato<sup>14</sup> em muitos mercados, e como os comerciantes de Buenos Aires e Montevideú estavam inseridos em redes mercantis hispânicas e anglo-francesas mais bem estabelecidas e abrangentes, este produto foi eliminando lentamente o charque pelotense dos mercados concorrenciais. Conforme Bell, ao longo da década de 1850 os produtores platinos “empurraram” os rio-grandenses para fora do mercado cubano. (BELL, 1998, p. 78). E nesta ocasião nem foi preciso apelar para a melhor qualidade de suas carnes, uma vez que os empresários platinos enviavam para Cuba um charque de categoria muito baixa, chamada *havanera*. (CORSETTI, 1983, p. 175-176; p. 201). O comércio das carnes em Havana era controlado por monopolistas cubanos, e, tendo-se em vista a tradicional ligação entre a região do Prata e a ilha caribenha, era difícil para os brasileiros se impor naquele mercado. (BARRAN; NAHUM, 1967).

Mas o pesadelo dos pelotenses estava apenas começando. Conforme os dados compilados por Graça Filho (1992), anos depois o mesmo fenômeno descrito acima aconteceu no Rio de Janeiro.<sup>15</sup> De acordo com o Gráfico 3, percebe-se que, a partir dos anos 1860, o charque rio-grandense deixou de ser o principal produto (entre as carnes preparadas) importado pelo Rio, muito embora permanecesse o consumo do produto em grande quantidade. A historiografia gaúcha sempre enfatizou que a maior parte da produção do charque era destinada aos cafezais do sudeste. Contudo, durante toda a década de 1860, o Rio comprou de 35% a 25% das exportações totais do produto, vindo a somar de 20% a 10% nas décadas posteriores – índices muito baixos, se comparados ao meado do século. Portanto, é interessante perceber que o apogeu da produção e do comércio do charque rio-grandense aconteceu exatamente na década de 1860 e teve como mercado impulsionador o nordeste agrário, e não os cafezais do sudeste.

A análise da queda das vendas do charque rio-grandense para a praça do Rio não deve levar a conclusões precipitadas acerca de uma suposta mudança na dieta alimentar das camadas mais pobres da cidade do Rio de Janeiro e dos escravos das *plantations* do sudeste.<sup>16</sup> De acordo com Graça Filho, o charque continuou sendo comprado em enormes quantidades e compunha 49,4% do valor dos comestíveis importados pelo Rio de Janeiro, em 1863-64, e 64% em 1869-70. (GRAÇA

FILHO, 1992, p. 45). Entretanto, seus maiores carregamentos não provinham mais do Rio Grande, mas sim da região do Prata. O Gráfico 3 demonstra que, nos anos 1860, os comerciantes cariocas passaram a investir mais no *tasajo* vindo de Montevideu e Buenos Aires para onde enviavam remessas de açúcar, café e outros produtos, do que no charque rio-grandense. Portanto, a década de 1860 foi fatal para os produtores pelotenses, pois eles foram alijados do seu mercado consumidor mais próximo. Mesmo que a região sudeste não superasse a região nordeste no consumo de charque, para as demais mercadorias o Rio de Janeiro sempre foi o principal parceiro comercial do Rio Grande. A perda deste mercado para os rivais argentinos e uruguaios não representou apenas um impacto econômico para os pelotenses, mas também um impacto simbólico, pois a Corte significava muito mais do que um centro comprador de charque. O Gráfico 3 demonstra que por volta dos anos 1870 esta situação já se havia tornado irreversível. Somente uma nova grande guerra que afetasse a economia platina poderia alterar aquele quadro, devolvendo uma fatia considerável do mercado de charque no Rio de Janeiro para as mãos dos pelotenses, mas esta guerra nunca veio.

**Gráfico 3 – Charque platino e rio-grandense comprados pelo Rio de Janeiro e os totais exportados pelo Rio Grande do Sul (1850-1886) – (em toneladas).**



Fonte: ANUÁRIO, [s/d]; GRAÇA FILHO (1992, p. 238); RELATÓRIOS, [s/d].; REVISTA, 1922.

A partir do mesmo Gráfico 3 começo a analisar a conjuntura do mercado do charque no último quartel do século XIX. É possível perceber que grande parte do charque exportado pelo Rio Grande do Sul neste período foi remetido para outros mercados que não o Rio. Ora, estes mercados eram a Bahia e Pernambuco, que agora se tornavam mais fundamentais ainda para a economia

charqueadora pelotense. Compilando dados estatísticos do período, Marcondes verificou que, entre os anos de 1869 e 1872, cerca de 80% do charque comercializado pelo Rio Grande do Sul desembarcavam nos portos de Recife e Salvador, enquanto o Rio compunha somente uns 10% dos valores exportados.<sup>17</sup> Na safra de 1874-75, por exemplo, 83,7% do charque exportado teve como destino Bahia (44,5%) e Pernambuco (39,2%). (O GLOBO, 06/12/1875).<sup>18</sup>

Este processo de deslocamento dos mercados também pode ser compreendido por outros fatores de ordem política e econômica internacional. Conforme Barran e Nahum, a retração dos mercados consumidores, em momentos de crise agrícola e guerras, provocava significativas alterações nos volumes negociados, nos preços e na demanda. Como alternativa e buscando escapar de certos reveses conjunturais, produtores e comerciantes buscavam deslocar suas exportações para mercados mais favoráveis. Neste sentido, a quebra de engenhos de açúcar cubanos, provocada pela crise internacional de 1857, já havia alertado os produtores platinos sobre a instabilidade daquele mercado consumidor. Um decênio depois, a *Guerra dos 10 anos* (Cuba, 1868-1878) trouxe um novo problema, fazendo diminuir as importações de *tasajo* em Havana de 17 mil toneladas para 11 mil, prejudicando muito os saladeiristas platinos. (BARRAN; NAHUM, 1967, p. 121; p. 254).

É muito provável que, com os obstáculos oferecidos pelo mercado cubano, os comerciantes platinos foram obrigados a desviar suas remessas para o Rio, onde se pagava bem pelo produto. E aqui cabe outra interpretação para tornar todo o fenômeno descrito ainda mais complexo. Entre os anos 1860 e 1880, o charque rio-grandense sempre apresentou um preço inferior ao *tasajo* no mercado carioca.<sup>19</sup> Portanto, é possível que alguns charqueadores e comerciantes rio-grandenses não tenham sido apenas “empurrados” para fora do mercado carioca contra sua vontade, mas sim que muitos deles tivessem decidido buscar preços melhores para o charque no mercado nordestino. Dados de 1870 mostram que, em Salvador, seu preço era levemente superior ao do *tasajo* – situação que deve ter se acentuado após a epidemia de febre amarela no rio da Prata (1871-72) que obrigou a praça de Salvador a proibir a importação do *tasajo*. (CHAVES, 2001, p. 57-64). Para os rio-grandenses tratava-se de uma manobra arriscada, pois deslocava quase toda a produção de charque para praticamente um único mercado consumidor. Neste contexto, os fretes para Pernambuco podiam chegar a custar quase o dobro do valor cobrado pelas cargas remetidas até o Rio, e a estabilidade mercantil tornava-se dependente de um espaço consumidor que perdia cada vez mais escravos pelo tráfico interprovincial para o sudeste e que enfrentaria, nos anos 1870, uma importante crise internacional que afetaria os preços do açúcar. (SLENES, 1976; EISENBERG, 1977). Esta nova fase favoreceu o enriquecimento de um pequeno grupo de charqueadores pelotenses que carregava o charque de seus concorrentes locais e veio a drenar parte dos escravos dos empresários falidos. (VARGAS, 2013, p. 222-237).

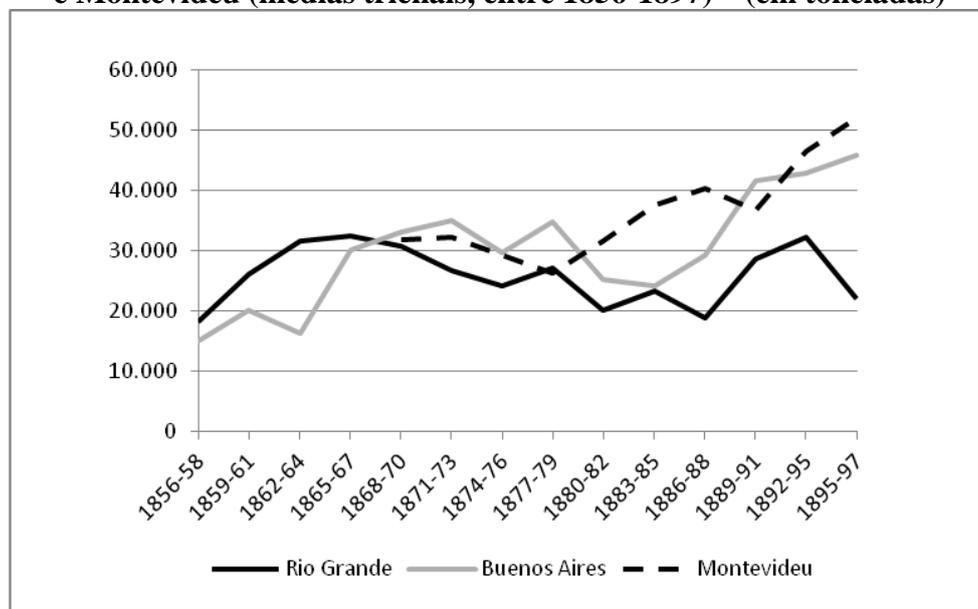
Além disso, pelo Gráfico 3 também é possível perceber que, a partir do final dos anos 1860, as exportações de charque uruguaio e argentino exclusivas para o Rio (sem contar as remessas que estes faziam para o nordeste brasileiro e para Cuba) já eram capazes de superar os totais exportados pelo Rio Grande do Sul, demonstrando a força da indústria saladeril platina e confirmando as queixas de Andrés Lamas (representante diplomático uruguaio) de que os pelotenses sozinhos não tinham condições de abastecer o mercado brasileiro. O número de fábricas, a quantidade de estâncias e a quantidade de gado existente nas regiões platinas eram maiores; também, os melhores pastos proporcionavam um novilho mais gordo e com uma carne mais saborosa. Além disso, tratava-se de três complexos fabris (agora Entre Rios juntava-se ao grupo platino) que competiam contra apenas um. Também é importante lembrar que argentinos e uruguaios disputavam o mercado brasileiro entre si, unindo-se às vezes para exigir a diminuição das tarifas alfandegárias brasileiras. (VARGAS, 2013, p. 328-345).

Na década de 1880, os Estados Unidos começavam a imprimir forte concorrência com as suas carnes exportadas para o mercado cubano (MILLOT; BERTINO, 1996, p. 152-153), obrigando os platinos a deslocarem mais ainda suas vendas para o Brasil (onde “tomaram” dos rio-grandenses o comércio com o Rio de Janeiro). Além do mais, as terras e os rebanhos uruguaios já não mais constituíam um patrimônio facilmente incorporado pelos rio-grandenses, como haviam sido durante décadas. O Código Rural uruguaio (1875), o processo de cercamento dos campos, a expansão da malha ferroviária oriental e os primeiros investimentos com vias a substituir os *saladeros* pelos frigoríficos encareceram as propriedades e a matéria-prima animal e ajudaram a desviar os rebanhos uruguaios da antiga rota que levava até as charqueadas pelotenses, fortalecendo o complexo fabril e o porto de Montevideu. Tal processo fez com que, cada vez mais, os charqueadores buscassem novilhos no norte do Rio Grande do Sul, onde os pastos de qualidade inferior e as distâncias maiores ofereciam um animal de preço mais elevado. (BARRAN; NAHUM, 1967; MARQUES, 1987; VARGAS, 2013). Os mencionados fatores são apenas alguns dos que ajudam a explicar a decadência final das charqueadas escravistas em Pelotas. Apesar de ter sua derradeira crise na mesma década abolicionista de 1880, desde os anos 1860 o núcleo fabril pelotense demonstrava suas fraquezas estruturais, como a ausência de um bom sistema de crédito regional, de meios de transporte mais desenvolvidos, de mão de obra abundante e “qualificada” (na visão dos charqueadores) para substituir os escravos, além da pouca representatividade política nos principais centros decisórios, entre outros fatores. (VARGAS, 2013).

Como o complexo charqueador escravista-pelotense dependia bastante das guerras nos países vizinhos para prejudicar seus concorrentes e garantir periodicamente o abastecimento de gado, a relativa paz que marcou suas fronteiras a partir da segunda metade da década de 1870

contribuiu para prejudicar a economia charqueadora rio-grandense. Data deste período um notável processo de desenvolvimento dos *saladeros* platinos, impossível de ser alcançado pelos pelotenses, que já vinham sofrendo com todos os reveses anteriormente mencionados. No último quartel do oitocentos, por exemplo, Buenos Aires sozinha já exportava mais charque que o Rio Grande do Sul. Analisando o Gráfico 4 percebe-se que nos anos 1850 as exportações de *tasajo* pelo porto de Buenos Aires atingiram uma média anual de 18 mil toneladas. Na década de 1860, quando as remessas oscilaram muito, atingiu-se uma média aproximada de 23 mil toneladas. Nos anos 1870, ela foi de 33 mil, nos anos 1880, quando também encontrara altos e baixos, o *tasajo* obteve uma média anual de 27 mil toneladas, e nos anos 1890, quando pela primeira vez ultrapassou 50 mil toneladas, a média manteve-se acima das 39 mil, o dobro do que o Rio Grande exportava no período. (BARSKY; DJENDEREDJIAN, 2003, p. 515-516). Entretanto, recuperando-se de uma profunda crise econômico-financeira, Montevideú também retomava altos índices de produção de *tasajo*. (BARRAN; NAHUM, 1967, p. 247-253). Nos anos 1880 e 1890, os orientais ultrapassaram as exportações portenhas, demonstrando que os seus *saladeros* estavam abatendo um número enorme de bovinos – muitos dos quais, décadas antes, eram remetidos para Pelotas.<sup>20</sup>

**Gráfico 4 – Comparação das exportações de charque nos portos de Rio Grande, Buenos Aires e Montevideú (médias trienais, entre 1856-1897) – (em toneladas)**



Fonte: BARSKY; DJENDEREDJIAN, 2003, p. 515-516; MILLOT; BERTINO, 1996, p. 167; RELATÓRIOS, [s/d]; REVISTA, 1922.

A partir do Gráfico 4, pode-se considerar que o volume de charque e *tasajo* negociado por estes três portos no mercado Atlântico (entre os anos 1860 e 1890) oscilou entre um mínimo de 80 mil e um máximo de 120 mil toneladas. Contudo, o volume total de carnes bovinas secas e salgadas negociadas no Atlântico deve ter sido muito maior, pois não se está computando a carne-seca e

salgada colocada no mercado do Atlântico Norte pelos Estados Unidos, Venezuela e México, que também eram importantes produtores regionais. (FRAGINALS, 1989, p. 76-81; BELL, 2000). Sem dúvida, era grande a quantidade de carnes preparadas sendo negociadas, mas elas estavam longe de suprir sua demanda mundial, uma vez que o produto não era bem aceito pelos consumidores livres da maioria das cidades europeias...

### ***O “problema” dos consumidores e das novas formas de conservar as carnes***

Aceitando as opiniões inglesas como se fossem quase uma doutrina, articulistas argentinos passaram a condenar a fabricação do *tasajo* pela forma como era preparado e a sua qualidade final. Já na década de 1850, Martin de Moussy dizia que o *tasajo* só havia prosperado graças “a classe desgraçada”, que o consumia, e que problemas de capital, mão de obra e da qualidade do gado eram os grandes empecilhos para o crescimento da indústria argentina. Em 1867, sob influência da recente abolição da escravidão nos Estados Unidos, um articulista escreveu: “la tendencia de época y para lo que com sobrada justicia se trabaja en el mundo civilizado, es abolir la esclavatura; esse día no lejano, el tasajo no valdrá nada pues faltarán bocas desgraciadas a quien imponerlo como alimento”. (ANAIS, 1866-1867 apud BARSKY; DJENDEREDJIAN, 2003, p. 347). Por conta disto, o processo de abolição da escravidão em toda a América passou a ser visto por muitos saladeiristas como algo ameaçador. Sendo o *tasajo* dependente dos mercados escravistas, em que situação ficariam aqueles que os fabricavam diante de um mundo em que a liberdade individual vinha tomando força? Como poderiam empresários de visão tão “empreendedora” depender da escravização de homens para manter seus negócios? Conforme Barsky e Djenderedjian (2003, p. 346), os saladeiristas temiam esta vinculação do *tasajo* com a escravidão, pois os libertos, em melhores condições de vida, poderiam rejeitar o produto.

Hoje sabe-se que isto não aconteceu. O charque continuou a ser fabricado em larga escala e até aumentou a sua produção após a abolição da escravidão. E isto, porque a vinculação do produto com o cativo humano havia se tornado o efeito aparente de um problema muito mais profundo. Como notaram Barran e Nahum, a divisão social do consumo alimentar na segunda metade do oitocentos não era de ordem jurídica, mas sim, de ordem social. Homens cativos e homens livres pobres em geral (brancos ou negros) compartilhavam de uma infra-alimentação tão grande que a abolição do escravismo não representou uma ruptura no que diz respeito a este aspecto. O charque, enquanto fonte importante de proteínas, ajudava a combater aquele problema. Isto não significa dizer que a indústria saladeril e charqueadora não dependia do consumo dos escravos. Como mencionei na introdução deste artigo, a escravidão e o tráfico atlântico foram fundamentais no

processo de montagem dos complexos fabris no cone sul americano. Mas se a escravidão africana criou as condições de arranque para o surgimento destas fábricas, o processo de abolição nos Estados Unidos, em Cuba e no Brasil não foi capaz de eliminar o consumo do produto de forma drástica. O hábito de se alimentar com carne-seca, charque ou *tasajo* foi absorvido por distintas culturas em várias regiões do atlântico. Conforme o historiador cubano Manuel Friginals “o charque com batata-doce tornou-se o ‘prato nacional’” em seu país. (FRAGINALS, 1989, p. 78).<sup>21</sup> Para Barran e Nahum, a expansão dos frigoríficos e a democratização das geladeiras foram um processo lento que se estendeu por todo o século XX e que eliminou o charque da mesa das populações menos abastadas. (BARRAN; NAHUM, 1967, p. 116).

Contudo, o pesadelo de que a abolição geral da escravidão negra pudesse provocar o fim da indústria saladeril argentina serviu para estimular novas saídas e investimentos de capital no setor. Era preciso aproveitar a grande abundância de gado *vacum* em seus campos. Entre 1862 e 1866, por exemplo, se abateram 8,3 milhões de bovinos, mas os *saladeros* e o consumo interno absorveram somente 40% de toda a carne, ou seja, era tanto animal *vacum* disponível que se voltou a abatê-los somente para extrair os couros, desfazendo-se das carnes. Era necessário encontrar uma saída econômica para a superprodução de carne, uma vez que ela estava baixando o preço dos rebanhos e arruinando os estancieros argentinos e uruguaios. Portanto, passou-se a duvidar do *tasajo* como o tipo de alimento a ser exportado. Em 1868 e 1872, autoridades administrativas ofereceram prêmios para quem descobrisse um novo sistema de conservação das carnes. Nos anos 1860, o sistema de extrato de carne, transformado por meio de um processo químico e vendido em enlatados, foi tentado tanto no Rio Grande quanto no Prata.<sup>22</sup> Sempre atentos aos mercados atlânticos e às inovações tecnológicas do período, alguns empresários, como o Barão de Mauá, também buscaram participar deste processo.<sup>23</sup>

Apesar desses investimentos, foi somente a partir dos anos 1870 que verdadeiras soluções foram alcançadas, com destaque para os produtores platinos. Nesta época, as remessas de gado em pé se tornaram um negócio viável, e os avanços científicos possibilitaram a introdução de raças bovinas que forneciam mais carne. Na Argentina, em 1885, o gado crioulo não atingia 60 kg de *tasajo* por animal, enquanto em 1899 as novas raças já possibilitavam extrair quase 100 kg do produto por rês abatida. Além do mais, as novas raças cresciam mais rápido que as crioulas. No entanto, o principal destino deste gado não eram os *saladeros*, mas sim o mercado europeu e o abastecimento de Buenos Aires. (BARSKY; DJENDEREDJIAN, 2003, p. 344-364). Com o aumento do número de habitantes e a melhor condição de vida dos trabalhadores britânicos, a grande demanda por carne garantia a entrada de mais investidores no ramo.<sup>24</sup> Apesar das primeiras experiências com navios capazes de carregar carnes congeladas terem sido realizadas nos anos

1870, foi somente nas décadas posteriores que as remessas atingiram quantidades significativas, primeiramente, as carnes de ovelha (década de 1880), e depois, as carnes bovinas (década de 1890).<sup>25</sup>

Mesmo com a modernização da indústria fabril platina, a entrada dos Estados Unidos naquele mercado diminuiu as chances dos demais concorrentes. Os norte-americanos, que haviam instalado um complexo sistema de transportes de carnes refrigeradas por meio dos vagões de trens no interior do seu país, implantaram tal método nos navios, conquistando de vez o exigente paladar britânico. A carne refrigerada era mais apetitosa que a carne congelada. Dos anos 1890 até a década de 1910, eles dominaram estes negócios relegando aos fabricantes platinos o papel de fornecedores das carnes de segunda linha, destinadas às classes mais pobres. Foi durante esta época que Chicago tornou-se o grande centro de abatedouros da América do Norte, com quase 2 milhões de reses abatidas anualmente e trabalhadores atraídos de todos os lugares do Atlântico. Entre 1850 e 1900, sua população saltou de 5 mil para 1,7 milhões de habitantes. (ZUCCONI, 2009, p. 17). Na virada do século, três de suas grandes companhias controlavam o comércio de carne refrigerada para a Europa: a Armour & Co., a Swift & Co. e a Morris & Co. (PERREN, 1971, p. 435-441). As charqueadas escravistas de Pelotas, que já haviam sofrido uma dura derrota para os concorrentes platinos, estavam com seus dias contados. Com os barões da carne dos Estados Unidos não havia a mínima possibilidade de competir. A adaptação das charqueadas rio-grandenses ao “novo mundo” capitalista ocorreu somente no século XX e teve que enfrentar a concorrência dos frigoríficos. (VOLKMER, 2007). Mas isto já é uma outra história...

## Referências

ALADREN, Gabriel. **Sem respeitar fé nem tratados**: escravidão e Guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835). 2012. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

ANUÁRIO Estatístico do Jornal do Comércio do Rio de Janeiro (1876-1892). **Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, [s/d].

**ARQUIVO HISTÓRICO DO RIO GRANDE DO SUL**, Fundo Fazenda, m. 482 e 489.

AVISOS do Ministério de Estrangeiros. **AHRS** – B.1.027, Rio de Janeiro, 5 maio 1849; 3 set. 1849; 3 out. 1849; 07 jul. 1850; 21 de jul. 1850; 14 ago. 1850.

BANDEIRA, L. A. Moniz. **O expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata**: Argentina, Uruguai e Paraguai, da colonização à Guerra da Tríplice Aliança. Brasília: UnB, 1998.

BARICKMAN, Bert. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BARRAN, José Pedro; NAHUM, Benjamin. **Historia Rural del Uruguay moderno (1851-1885).** Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1967.

BARSKY, Osvaldo; DJENDEREDJIAN, Julio. **Historia del capitalismo agrario pampeano.** La expansión ganadera hasta 1895. Buenos Aires: Universidad de Belgrano/Siglo XXI, 2003.

BELL, Stephen. **Campanha Gaúcha: a brazilian ranching sistem, 1850-1928.** Stanford: Stanford University Press, 1998.

BELL, Stephen. Early industrialization in the South Atlantic: political influences on the charqueadas of Rio Grande do Sul before 1860. **Journal of Historical Geography**, 19, n. 4, 1993, p. 399-411.

BELL, Stephen. Innovación, desarrollo y medio local. Dimensiones sociales y espaciales de la innovación. **Revista Scripta Nova.** Barcelona, 84, n. 69, 2000.

BERUTE, Gabriel Santos. **Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850).** 2011. Tese (Doutorado) – PPG-História da UFRGS, Rio Grande do Sul, 2011.

BORUCKI, A., CHAGAS, K., STALLA, N. **Esclavitud y trabajo: Un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguaya, 1835-1855.** Montevideo: Ed. Pulmón, 2004.

BORUCKI, Alex. **From shipmates to soldiers: emerging black identities in Montevideo, 1770-1850.** 2011. (PhD Dissertation) – Emory University, Atlanta, 2011.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: Empresário do Império.** São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

CHAVES, Cleide. **De um porto ao outro: a Bahia e o Prata (1850-1889).** Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.

CORSETTI, Berenice. **Estudo da charqueada escravista gaúcha no século XIX.** Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1983.

COUTY, Louis. **A Erva mate e o Charque.** Pelotas: Seiva, 2000.

DALMAZO, Renato A. **As relações de comércio do Rio Grande do Sul – do século XIX a 1930.** Porto Alegre: FEE, 2004.

DORATIOTO, Francisco. **Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai.** São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

EISENBERG, Peter. **Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910).** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX).** São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FRAGINALS, Manuel Moreno. **O Engenho**. São Paulo: Unesp/Hucitec, 1989, v. II.

FRAGOSO, João L. R. **Homens de Grossa Aventura**: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. **Os convênios da carestia**: crises, organização e investimentos do comércio de subsistência da Corte (1850-1880). Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1992.

GRAHAM, Richard. Escravidão e desenvolvimento econômico: Brasil e Sul dos Estados Unidos no século XIX. **Estudos Econômicos**, n. 13, jan./abr., 1983, p. 223-257.

GUTIERREZ, Ester J. B. **Negros, charqueadas & olarias**: um estudo sobre o espaço pelotense. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1993.

HOBBSAWM, Eric. **A Era do Capital (1848-1875)**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

KÜHN, Fábio. Clandestino e ilegal: o contrabando de escravos na Colônia do Sacramento (1740-1777). In: XAVIER, Regina (Org.). **Escravidão e liberdade**: temas, problemas e perspectivas de análise. São Paulo: Alameda, 2012, p. 179-206.

LEITMAN, Spencer. **Raízes sócio-econômicas da Guerra dos Farrapos**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

LENZ, Maria Heloisa. **Crescimento econômico e crise na Argentina de 1870 a 1930**: a Belle Époque. Porto Alegre: UFRGS/FEE, 2004.

MANDELBLATT, Bertie. A Transatlantic Commodity: Irish Salt Beef in the French Atlantic World. **History Workshop Journal**, n. 63, 2007.

MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. In: **Anais do VIII Congresso Brasileiro de História Econômica (ABPHE)**. Campinas: CDROM, 2009.

MARQUES, Alvarino da Fontoura. **Episódios do Ciclo do Charque**. Porto Alegre: Edigal, 1987.

MARQUESE, Rafael; TOMICH, Dale. O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (Org.). **O Brasil Império**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, v. II, p. 339-383.

MENZ, Maximiliano. **Entre impérios**: formação do Rio Grande na crise do sistema colonial português (1777-1822). São Paulo: Alameda, 2009.

MILLOT, Julio; BERTINO, Magdalena. **Historia Económica del Uruguay**. Tomo II: 1860-1910. Montevideo: Fundación de Cultura Universitaria, 1996.

MONASTÉRIO, Leonardo M. FHC errou? A economia da escravidão no Brasil meridional. **História e Economia Revista Interdisciplinar da Brazilian Business School**. Terra Comunicação Editorial, São Paulo, v.1, n. 1, 2005, p. 13-28.

**O CONSTITUCIONAL.** Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, 07 set. 1862.

**O GLOBO.** Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, 06 dez. 1875.

OSÓRIO, Helen. **O império português no sul da fronteira:** estancieiros, lavradores e comerciantes. Porto Alegre: UFRGS, 2007.

PALERMO, Eduardo. Vecindad, frontera y esclavitud en el norte uruguayo y sur de Brasil. In: **Memorias del Simposio La Ruta del Esclavo en el Río de la Plata:** su historia y sus consecuencias. Montevideo, 2003, p.91-114.

PERREN, Richard. **Taste, Trade and Technology:** the development of the International Meat Industry since 1840. Aldershot: Ashgate, 2006.

PERREN, Richard. **The meat trade in Birtain (1840-1914).** London: Routledge & Kegan Paul, 1978.

PERREN, Richard. The north american beef and cattle trade with Great Britain (1870-1914). **The Economic History Review** – New series, v. 24, n. 3, 1971, p. 435-441.

PICCOLO, Helga. **Coletânea de Discursos Parlamentares da Assembléia Legislativa Provincial.** Porto Alegre: ALRS, v. 1, 1998.

PINTOS, Anibal Barrios. **Historia de la ganadería en el Uruguay (1574-1971).** Montevidéo: Biblioteca Nacional, 1973.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 1977.

REIS, João José; AGUIAR, Márcia G. D. de. “Carne sem osso e farinha sem caroço”: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. **Revista de História,** São Paulo, n. 135, 2. sem., 1996, p. 133-160.

RELAÇÃO dos charqueadores existentes no Rio Grande do Sul. **Biblioteca Nacional** - Coleção de manuscritos, Rio de Janeiro, [s/d].

**RELATÓRIOS dos Presidentes da Província do Rio Grande do Sul (1846-1860),** [s/d]. Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul.

**REVISTA do Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul,** n. 8, dez. 1922, p. 246-247.

RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa.** Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780- 1860). São Paulo: Cia das Letras, 2005.

ROSAL, Miguel A.; SCHMIT, Roberto. Del reformismo colonial borbónico al librecomercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854). **Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana.** 3. serie, n. 20, 2º sem. 1999.

SILVEIRA, Josiane Alves da. **Rio Grande:** portas abertas para as importações de sal no século XIX. 2006. Monografia (Trabalho de conclusão do curso) – Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2006.

SLENES, Robert. **Na senzala uma flor**. Esperanças e recordações na formação da família escrava – Brasil. Sudeste, século XIX. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

SLENES, Robert. **The demography and economics of Brazilian slavery: 1850-1888**. 1976. Tese (Doutorado) – Stanford University, Stanford, 1976.

SLUYTER, Andrew. The Hispanic Atlantic's Tasajo Trail. **Latin American Research Review**, v. 45, n. 1, 2010, p. 98-120.

SOUZA, Susana B. e PRADO, Fabrício. Brasileiros na fronteira uruguaia: economia e política no século XIX. In: GRIJÓ, Luiz A. et. al. **Capítulos de história do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: EDUFRGS, 2004.

TORRE, Celia P. La alimentación en Cuba en el siglo XVIII. **Revista de Humanidades**: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, n. 19, 2005, p. 101-116.

VALENCIA, Carlos Eduardo. Costos de los alimentos y renta de los trabajadores libres en Río de Janeiro (Brasil) y Richmond (Virginia, EUA) en la primera mitad del siglo XIX. In: **Anales Simposio da CLADHE**. México: Facultad de Economía, UNAM, 2011.

VARGAS, Jonas Moreira. **“Pelos 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). 2013. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

VOLKMER, Márcia S. **“Onde começa ou termina o território pátrio”**: os estrategistas da fronteira – empresários uruguaiois, política e a indústria do charque no extremo oeste do Rio Grande do Sul (Quaraí, 1893-1928). 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Unisinos, São Leopoldo, 2007.

ZABIELLA, Eliane. **A presença brasileira no Uruguai e os Tratados de 1851 de Comércio e Navegação, de Extradicação e de Limites**. 2002. Dissertação (Mestrado em História) – UFRGS, Porto Alegre, 2002.

ZUCCONI, Guido. **A cidade do século XIX**. São Paulo: Perspectiva, 2009.

## Notas

<sup>1</sup> É sabido que, no século XIX, a região “nordeste” do Brasil era reconhecida como o “norte”. Para facilitar a narrativa, cometi o pecado de utilizar, ao longo do texto, o termo “nordeste” para denominar a região.

<sup>2</sup> Para uma análise da economia rio-grandense neste período, ver OSÓRIO (2007). Outra interpretação a respeito do mesmo período pode ser vista em MENZ (2009).

<sup>3</sup> Desde já é importante considerar que, na maioria das fontes, “carne-seca”, “charque” e “*tasajo*” (este último na região do rio da Prata) são tratados como sinônimos, enquanto a “carne salgada” era um termo destinado para as carnes preparadas e conservadas em barris com salmoura.

<sup>4</sup> Sobre a importância do tráfico de escravos para o Rio da Prata, ver BORUCKI; CHAGAS; STALLA (2004); BORUCKI (2011); KÜHN (2012, p. 179-206); ALADREN (2012); MENZ (2009).

<sup>5</sup> Para maiores detalhes a respeito do tráfico atlântico no período, ver também RODRIGUES (2005).

<sup>6</sup> Para uma melhor apreciação das relações econômicas entre a capitania do Rio Grande de São Pedro e a região platina no período, ver MENZ (2009), ALADREN (2012), VARGAS (2013).

<sup>7</sup> Para uma análise dos indicadores de exportação do café no século XIX, ver MARQUESE; TOMICH (2009).

<sup>8</sup> Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, Fundo *Fazenda*, m. 482 e 489.

<sup>9</sup> A Guerra Grande ajudou a dizimar boa parte dos rebanhos orientais. A respeito dos impactos negativos ocasionados pela guerra na economia uruguaia, ver BARRAN; NAHUM (1967).

<sup>10</sup> O CONSTITUCIONAL, 07 set. 1862.

<sup>11</sup> Os autores referiam-se à Índia que, no meado do século, teve milhões de vidas ceifadas pela grande fome que assolou Bengala. Eles sabiam que a reexportação inglesa do *tasajo* para a Ásia seria difícil, pois “obstão a isso de um modo quiçá invencível as crenças religiosas daqueles povos”. Mas, de acordo com eles, como a Inglaterra deveria prover com seus alimentos aqueles mercados em face daquela “calamidade”, abrir-se-ia um espaço de consumo na Ilha britânica. Em face disto, era preciso ensaiar alguns envios de suas carnes para os portos britânicos. (O CONSTITUCIONAL, 07 set. 1862).

<sup>12</sup> Sobre esta divisão social e racial do consumo de carne em Cuba, ver também TORRE (2005, 101-116).

<sup>13</sup> Conforme Stephen Bell, os políticos rio-grandenses debateram bastante sobre a possibilidade de o comércio das charqueadas lucrar com os habitantes pobres das grandes cidades da Europa. Havia muita especulação sobre as péssimas condições de vida dos trabalhadores das suas fábricas. “Um dos deputados mais otimistas descreveu uma grande fábrica de velas e sabão em Pelotas que fervia patas de gado para [extrair] seus óleos. Esta fábrica enlatou o resíduo ‘cujo odor nem o olfato do nobre deputado, nem o meu poderiam tolerar’. Duas colheres desta geléia, com uma bolacha em uma tigela fizeram o almoço de um trabalhador inglês”. De acordo com Bell, “tal era a fome na primeira nação industrial que até mesmo este produto era usado como comida”. (BELL, 2000).

<sup>14</sup> Para considerações mais detalhadas a respeito da qualidade do charque e do *tasajo* e do seu processo de fabricação, ver COUTY (2000).

<sup>15</sup> “O movimento ascensional das exportações gaúchas, de 1850 a 1868, só foi conturbado pela seca, praga de carrapatos e o rigoroso inverno de 1857, bem como pela crise comercial de 1864. No ano de 1869, a produção se restringe à metade, mantendo-se em torno desse patamar com ligeiras alternâncias até 1880. Na cidade do Rio de Janeiro, os carregamentos vindos do sul reduziram-se progressivamente de 1859 a 1880, proporcionalmente ao aumento das chegadas da carne-seca rio-platense. A queda na produção e o contrabando limitaram-na à insignificante porcentagem de 5,6% e 6%, nos anos de 1878 e 1880”. (GRAÇA FILHO, 1992, p. 64-65).

<sup>16</sup> Conforme Carlos Valencia, estudando o Rio de Janeiro entre 1840 e 1860, a dupla charque/farinha de mandioca perfazia 60% dos gastos das famílias pobres com sua dieta alimentar. (VALENCIA, 2011, p. 13).

<sup>17</sup> Nesta época, os rio-grandenses foram os maiores compradores de aguardente e açúcar oriundos do nordeste. Os preços pagos pelo açúcar, aguardente e algodão no Rio Grande eram os mais altos do Brasil, com ainda mais incentivo aos vínculos mercantis entre ambas as regiões. (MARCONDES, 2009).

<sup>18</sup> Além disso, Salvador, por exemplo, abastecia Aracajú e Maceió, além do litoral baiano (Ilhéus e Caravelas) e dos sertões, onde o produto era levado pelos tropeiros e caixeiros viajantes. (CHAVES, 2001, p. 62-66).

<sup>19</sup> Ver, por exemplo, as séries estatísticas compiladas por GRAÇA FILHO (1992) em seus anexos.

<sup>20</sup> Com isto quero reforçar a ideia de que não se pode entender a decadência do complexo charqueador-escravista pelotense como um problema de produtividade relacionado ao uso da mão de obra cativa, em comparação com os platinos que contratavam trabalhadores assalariados. A tese da incompatibilidade entre produtividade /desenvolvimento econômico e uso do trabalho escravo [defendida na análise das charqueadas pelotenses por Fernando Henrique Cardoso (1977)] já foi amplamente refutada por muitos pesquisadores (herdeiros, em certa medida, das reflexões de Robert Fogel e Stanley Engerman). Para uma revisão historiográfica a respeito do tema, ver GRAHAM (1983). É fato que o fim da escravidão foi um duro golpe para os charqueadores, mas a sua utilização como mão de obra não trouxe obstáculos a produtividade, inovação técnica e divisão do trabalho, como outros autores já demonstraram. (CORSETTI, 1983; GUTIERREZ, 1993; MONASTÉRIO, 2005). Uma análise mais aprofundada dos patrimônios dos empresários escravistas do charque demonstra que acumularam enormes fortunas, comparáveis à de cafeicultores, senhores de engenho e grandes comerciantes do Império. Além disso, os charqueadores também utilizavam parcialmente trabalhadores assalariados em suas fábricas e pagavam bônus em dinheiro aos escravos mais produtivos. (VARGAS, 2013). Múltiplos fatores de ordem política, social, cultural e econômica atuaram sobre as charqueadas escravistas pelotenses, de forma que sua crise final ainda precisa ser mais bem estudada.

<sup>21</sup> Por meio de citações na Literatura ficcional cubana, Andrew Sluyter verificou que o *tasajo* ainda persiste como um elemento fundamental daquela cultura, bem como um traço de sua memória social. (SLUYTER, 2010, p.103).

<sup>22</sup> Os deputados rio-grandenses debateram tais questões intensamente na Assembleia Provincial. Ver, por exemplo, as sessões de 02.10.1862, 04.11.1862 e 21.04.1863, na qual se discutiram o oferecimento de prêmios para quem descobrisse novos métodos de conservação, os problemas dos mercados consumidores e a tentativa em retomar a fabricação das carnes em barris. (PICCOLO, 1998).

<sup>23</sup> Segundo Caldeira, Mauá publicou anúncios em jornais europeus prometendo prêmios em dinheiro a quem inventasse um método de conservação para evitar a deterioração das carnes. (CALDEIRA, 1998, p. 18).

<sup>24</sup> Sobre as melhorias nas condições de vida dos trabalhadores, ver HOBSBAWM (2000). Conforme Perren, o consumo de carne *per capita* na Inglaterra aumentou em 50% entre as décadas de 1840 e 1890. (PERREN, 1978, p. 3).

<sup>25</sup> Em 1899, o valor das exportações de gado em pé ainda era 3,2 vezes maior do que o de carne congelada. Mas este transporte estava se tornando muito caro. Um bovino transportado durante 25 a 30 dias perdia cerca de 150 kg na

travessia. Além disso, era muito custoso transportá-los vivos. Cada animal enviado em pé para a Europa representava uma carga de 2 toneladas, somando-se seu peso com o que ele deveria comer em um mês. Cerca de 1/3 do rebanho morria na viagem. Apesar de tudo, o negócio era muito rentável, pois enquanto um animal custava uma onça de ouro para ser carregado, ele era vendido por 6 ou 8 onças de ouro na Europa. (BARKY; DJENDEREDJIAN, 2003, p. 374-75).

**Jonas Moreira Vargas** é doutor em história social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e professor colaborador do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Esta pesquisa contou com financiamento do CNPq.

Recebido em 11/08/2014

Aprovado em 15/10/2014