



Mundo Agrario
ISSN: 1515-5994
mundoagrario@fahce.unlp.edu.ar
Universidad Nacional de La Plata
Argentina

Brasileiros e pecuária no norte do Uruguai: produção e mercado em meados do século XIX

Menegat, Carla

Brasileiros e pecuária no norte do Uruguai: produção e mercado em meados do século XIX

Mundo Agrario, vol. 21, núm. 46, 2020

Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=84562590008>

DOI: <https://doi.org/10.24215/15155994e131>

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

Dossier: Ganadería en el mundo americano: algunas reflexiones sobre tecnología, consumo e intercambio

Brasileiros e pecuária no norte do Uruguai: produção e mercado em meados do século XIX

Brazilians and livestock production in northern Uruguay: production and market in mid-19th century

Carla Menegat
Instituto Federal Sul-Riogrاندense, Brasil
carlamenegat@gmail.com

DOI: <https://doi.org/10.24215/15155994e131>
Redalyc: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=84562590008>

Recepción: 26 Agosto 2019
Aprobación: 30 Marzo 2020

RESUMO:

Através desse artigo busca-se discutir o papel que a presença de produtores de gado brasileiros no norte do Uruguai teve na organização política daquele país e do Brasil ao longo das cinco primeiras décadas de existência da nação uruguaia. Observando dados de documentação diplomática, legislativa e fiscal buscou-se observar a conformação de estratégias que permitiram a articulação de demandas dos grupos regionais com os interesses do poder central, demonstrando que alinhamentos foram circunstanciais e exigiram mudanças no equilíbrio de forças entre os diferentes atores. Também se discute a dinâmica da constituição da elite regional, mostrando sua heterogeneidade econômica e política

PALAVRAS-CHAVE: Brasil Império, Uruguai, Pecuária, Guerra Grande, Charqueada.

RESUMEN:

Este artículo busca discutir el papel que la presencia de los productores de ganado brasileño en el norte de Uruguay jugó en la organización política de ese país y Brasil durante las primeras cinco décadas de la existencia de la nación uruguaya. Observando los datos de la documentación diplomática, legislativa y fiscal, buscamos observar la conformación de estrategias que permitieran la articulación de las demandas de los grupos regionales con los intereses del poder central, demostrando que las alineaciones fueran circunstanciales y requieran cambios en el equilibrio de fuerzas entre los diferentes actores. También se discute la dinámica de la constitución de la élite regional, mostrando su heterogeneidad económica y política.

PALABRAS CLAVE: Brasil Imperio, Uruguay, Ganadería, Guerra Grande, Saladeros.

ABSTRACT:

This article seeks to discuss the role that the presence of Brazilian cattle producers in northern Uruguay played in the political organization of that country and Brazil over the first five decades of the Uruguayan nation's existence. Observing data from diplomatic, legislative and fiscal documentation, I tried to observe the conformation of strategies that allowed the articulation of the demands of regional groups with the interests of the central power, demonstrating that alignments were circumstantial and required changes in the balance of forces between the different actors. The dynamics of the constitution of the regional elite are also discussed, showing their economic and political heterogeneity.

KEYWORDS: Brazil Empire, Uruguay, Livestock, Guerra Grande, Charqueadas.

A ocupação do norte uruguaio por luso-brasileiros obedeceu duas grandes levas. A primeira, remonta ao fim do período colonial e aos tempos revolucionários em que a América espanhola se fragmentou em repúblicas. Com o avanço das tropas de Dom Diogo de Souza e depois, durante a ocupação Cisplatina, com Carlos Frederico Lecor, muitos habitantes da província do Rio Grande do Sul alcançariam carta de sesmaria no território do futuro Estado Oriental do Uruguai. Essa primeira grande onda se concentrou no litoral e na região que acompanhava as margens do Rio Uruguai.

Foi durante a segunda presidência de Rivera nos anos 1830 que se incentivou o povoamento do território ao norte do Rio Negro, gerando a segunda leva, com concessão de vastas extensões de terras, inclusive para rio-grandenses. Ao ocupar áreas de populações indígenas, Rivera não apenas “pacificava” uma região considerada

selvagem e, portanto, fora do controle do Estado, mas também tornava essa região produtiva dentro da economia nacional, criando a possibilidade de geração de divisas. Entretanto, esse processo reproduziu e expandiu o modelo de ocupação das pastagens sul-rio-grandenses, fixando os pecuaristas em extensas propriedades, onde as reses eram contadas em milhares ou até dezenas de milhares. Ao mesmo, representou a expulsão de pequenos posseiros e de populações indígenas inteiras.

A expansão nos anos 1830 dessa fronteira agrária que avança e ultrapassa as fronteiras nacionais correspondeu a ampliação da demanda de gado em pé pela crescente produção de carne salgada, o charque, na Província do Rio Grande do Sul. Pretendo neste trabalho apresentar alguns elementos que contribuam para a compreensão da estruturação desse mercado de gado, especialmente no que toca à porção do fornecimento produzida no norte uruguaio. A questão aqui colocada trata de entender porque esses luso-brasileiros radicados – às vezes por duas ou três gerações – no Estado Oriental se mantinham obstinadamente orientados para o Império, mesmo com todos os impedimentos apresentados (Menegat, 2016).

Percorrendo documentação do acervo diplomático brasileiro no Itamaraty, das estruturas administrativas e militar da Província e do Archivo General de La Nación, busquei observar fontes muitas vezes citadas pela historiografia com novas perguntas. Procurei observar a própria fronteira como um dado ambivalente, percebendo não apenas a constituição dos Estados Nacionais como dada, mas como mais um elemento com o qual aqueles sujeitos têm de interagir. Da mesma forma, abandonei a percepção da historiografia nacional que caracterizava esses sujeitos ora como vítimas, ora como geradores de conflito. A intenção foi compreender quais os projetos desses pecuaristas e o que os mantinha tão próximos de outros pecuaristas, de charqueadores e de comerciantes na Província do Rio Grande do Sul. Para isso, creio ser necessário entender as transformações que distanciaram política e economicamente as diferentes entidades nacionais que emergiram na Bacia do Rio da Prata, um espaço que costuma ser descrito como paisagem contínua.

Este artigo está dividido em três partes. Na primeira, discuto a presença brasileira no norte uruguaio a partir dos conflitos com os dois projetos fiscais que estavam em disputa durante a Guerra Grande, o conflito que dividiu aquela nação em dois governos paralelos de 1838 a 1851. Na segunda parte, analiso o debate entre autoridades brasileiras e uruguaias sobre o trânsito de gado de um país a outro, tentando entender os projetos econômicos (e nacionais) que estavam em jogo. Na terceira parte, discuto os interesses de um grupo de brasileiros que, não sendo os produtores de gado que viviam e tinham sua atividade produtiva localizada naquele país, tinham interesses diretos nela, os charqueadores. Caminhando de Montevideu ao Rio de Janeiro, com uma ou outra parada em Pelotas ou em Porto Alegre, nessas três partes a intenção é apresentar os pleitos de dos atores que circulavam nesses cenários.

O ESTADO ORIENTAL OU UM CAMPO DE ENGORDA? O PROJETO FISCAL BLANCO EM CHOQUE COM O MODELO PRODUTIVO DOS BRASILEIROS

Em todo o antigo Vice-Reino do Rio da Prata, a desarticulação da estrutura colonial deixou largas lacunas no que tangia às receitas públicas. Os emergentes poderes locais, nascidos da fragmentação da soberania enfrentavam uma fiscalidade magra e o surgimento de moedas sem respaldo, com a interrupção do modelo colonial que redistribuía os proventos da Prata de Cuzco. Com o Estado Oriental do Uruguai não foi diferente. Desde a independência a principal fonte de renda para os cofres públicos era a aduana do porto de Montevideu, com capacidade arrecadatória reduzida frente as necessidades da nascente república. O comércio na capital oriental era dominado por grupos de estrangeiros, com destaque para ingleses, franceses, italianos e luso-brasileiros. A política do Estado Oriental sofria por ser permeada por interesses do capital estrangeiro, o que ocasionalmente constituiu uma reação por parte da elite uruguaia, formadora do grupo blanco, marcada pela necessidade de proteger os nacionais. A conformação dessa posição estava bastante centrada no incentivo ao que se chamava à época de “indústria nacional”, que nada mais era que a produção pecuária, especialmente num primeiro momento de gado bovino e seus derivados: couro e carne salgada.

Enquanto a concentração da cobrança sobre os couros ou sobre a carne salgada em sua exportação havia sido a tônica dessa política do colorados, o projeto blanco investia na possibilidade de fazê-lo desde seu trânsito interdepartamental no território oriental, o que significava acompanhar a movimentação e tributar o gado em pé comercializado dentro do país e, sobretudo, manter o beneficiamento do gado no território nacional. O efeito disso sobre a prática produtiva dos pecuaristas brasileiros era catastrófico. Mesmo pecuaristas orientais e outros estrangeiros não se mostravam satisfeitos com a cobrança de taxas ou impostos no deslocamento entre os departamentos (Etchechurry Barrera, 2015).

Os pecuaristas brasileiros seguiam um sistema de produção extensiva. Incluso nessa perspectiva estava o expediente de aproveitar pastagens de diferentes qualidades, o que tornava o trânsito do gado entre campos prática comum para aumentar a qualidade dos rebanhos. Muitos estancieros engordavam seu gado no Estado Oriental, às vezes inclusive em campos arrendados, e os transferiam num momento mais próximo à venda, para campos no Rio Grande do Sul. O expediente da propriedade de terra dos dois lados da fronteira foi argumento em alguns casos para tentativas de evasão da cobrança ou da proibição sobre a passagem do gado em pé¹.

Na segunda metade dos anos 1840 esse trânsito se tornou complicado ou mesmo inexistente, se intensificando as dificuldades com a tomada de Salto em fins de 1847 e com o controle mais efetivo do território por Oribe e a proibição de passagem da fronteira². Todo o sistema fiscal almejado pelos partidários de Oribe se mostrava desfavorável à forma como os pecuaristas rio-grandenses organizavam a criação de gado e especialmente o escoamento de sua produção.

As práticas do embargo e do confisco foram usadas para impor essa proposta de fiscalidade. O embargo consistia na ocupação da estância por um administrador indicado pelo próprio Manuel Oribe e era resultado de dívida com o erário público, sendo um expediente não circunscrito ao contexto de guerra, mas bastante comum neste; por sua vez, o confisco atingia os bens dos traidores da pátria, e permitia a espoliação de todos os recursos alcançados, sendo bastante exclusivo do contexto de dissensão política. Havia, ainda, a prática da requisição, recurso usado pelas tropas para tomarem algum recurso para sua manutenção, emitindo uma guia de pagamento posterior. Essa última prática era reservada em todos os seus detalhes aos partidários do lado requisitante, em geral, e especialmente na falta da possibilidade de acessar o confisco e o embargo.

Certamente essas práticas não foram isentas de abusos. Por exemplo, era possível as tropas requisitarem comida ou cavalos, seus comandantes não distribuírem guia e o ato se configurar de fato em confisco. Todos esses expedientes, o confisco, o embargo e a requisição não surgiram durante a Guerra Grande, sendo práticas empregadas em todo o espaço platino desde a Colônia. A grande diferença de seu emprego nestas circunstâncias residia no fato de que além de fornecerem recursos para alimentar a guerra, eram vistas pelos dirigentes do *Gobierno del Cerrito* como parte da aplicação de um novo regime de fiscalidade, que tornaria o Estado Oriental independente de fato, ao provê-lo com receitas próprias advindas de sua produção interna.

Segundo Roberto Schmit, na província argentina Entre Ríos o processo de tributar a chamada produção genuína, basicamente o gado, aumentou as rendas estatais e permitiu uma maior estabilidade econômica, tornando o erário público menos vulnerável às flutuações nos mercados externos e garantindo com isso também uma maior estabilidade institucional e principalmente, uma significativa autonomia política, ao libertar o governo *enterreriano* dos empréstimos externos – que naquele caso significava uma considerável dívida com Buenos Aires (Schmit, 2004).

No caso uruguaio, os déficits das rendas nacionais foram preenchidos com subsídios estrangeiros, o que implicava na desagradável prevalência dos interesses dos representantes desses países quando se tratava de rever as taxas alfandegárias. O projeto de fiscalidade dos *blancos* almejava uma soberania nacional completa, ao tentar eliminar os interesses de outras nações do jogo da política nacional, ao instituir um Estado que estendia sua presença a todo território nacional e com ele, aumentava sua capacidade arrecadatória. Estava interligado a concepções autonomistas compartilhadas com outras áreas da Bacia do Prata. Esta perspectiva colocava Manuel Oribe e seus partidários próximos de Justo José Urquiza, o governador de Entre Ríos. Urquiza,

durante a década de 1840 foi aliado de Juan Manuel de Rosas, mas em 1851, se uniria ao Brasil para derrotá-lo, exatamente por discordar da centralização alfandegária imposta desde Buenos Aires.

Numa dessas ironias históricas, devo apontar que o Império ao derrotar Oribe em 1851 frustrou duplamente o projeto político defendido pelos partidários do *Gobierno del Cerrito*: os acordos assinados entre os dois países não apenas previam o trânsito de gado livre de taxas como forneciam subsídio financeiro. A alfândega estava comprometida com o pagamento do empréstimo realizado pelo empresário brasileiro Irineu Evangelista de Souza, o futuro Visconde de Mauá, aos *colorados* (Zabiela, 2002). A soberania oriental seguiria sendo um projeto de Estado para os blancos na década seguinte ao conflito. Por sua vez, Rosas estava derrotado e a perspectiva de centralização política na Argentina foi realizada por Uruquiza, ao mesmo tempo em que este redefinia a economia das províncias *litoraleñas*. Com isso a arrecadação fiscal cresceu baseada no incremento da produção genuína.

O que nos leva a outro aspecto do problema entre o projeto de sistema fiscal do *Gobierno del Cerrito* e os proprietários brasileiros. Este residia na sua tradução em política de povoamento/ocupação do território ao norte do Rio Negro. O sistema fiscal que os partidários de Oribe intentavam implantar era marcado pela construção de uma identidade oriental, e por sua vez, seus agentes privilegiavam estrangeiros que aceitassem se “orientalizar”. O princípio se concentrava naquela concepção de cidadania de que ao estabelecer-se no território nacional, qualquer indivíduo poderia contribuir para o desenvolvimento da nação. A tradução prática desse discurso estava no redirecionamento das terras disponíveis para aqueles que se colocavam ao lado dos “Defensores de las Leyes”.

A postura dos estancieros brasileiros se confrontava com a perspectiva de construção de um Estado Oriental com receitas advindas de economia própria e não dependente das oscilações alfandegárias. A expectativa era criar o gado e vendê-lo onde o ganho fosse mais garantido, e para muitos estancieros rio-grandenses, e num contexto em que o comércio era baseado na confiança no comprador, isso significava na maior parte das vezes mandar seus novilhos aos charqueadores de Pelotas. Na perspectiva dos blancos, a passagem do gado livremente pela fronteira sangrava as divisas do erário público ao mesmo tempo que impedia o crescimento da “indústria nacional” (Magariños de Mello, 1948). Entregar campos a partidários de Oribe era também uma forma de garantir que o gado fosse beneficiado em Montevideu e não em Pelotas. De toda forma, os blancos evitaram confiscar bens de estrangeiros. Em todos os casos, mas particularmente no dos brasileiros, pode-se deduzir que o motivo fosse justamente evitar provocar intervenções estrangeiras. A prática mais corriqueira foi a do embargo.

UM MERCADO ORIENTADO PARA A PRODUÇÃO DAS CHARQUEADAS BRASILEIRAS: UMA ESTRATÉGIA EM REDE, COM LONGO ALCANCE.

A extensão dos danos sofridos pelos pecuaristas brasileiros durante a Guerra Grande tem de ser compreendida como parte de um processo em que práticas propagadas como violentas nas reclamações desses proprietários foram resultado de sua resistência ao projeto nacional dos *blancos*. As reclamações de estancieros brasileiros que tiveram suas estâncias embargadas omitiam o fato de que a justificativa a esses atos das autoridades orientais estava ligada à sonegação de taxas relacionadas ao trânsito de gado³. Ocupar as estâncias e colocá-las sob a administração de nacionais *blancos* era parte do processo de garantir a aplicação das novas leis fiscais, acrescido do salutar efeito colateral de impedir a saída do gado do território uruguaio. Por outro lado, compreender a reação do Império exige compreender qual era o circuito de comércio de gado em que os estancieros estabelecidos no Estado Oriental estavam inseridos e seu peso para a política monárquica brasileira ao fim dos anos 1840.

O principal destino do gado criado por brasileiros no Estado Oriental eram as charqueadas estabelecidas no município de Pelotas, na Província do Rio Grande do Sul. O mercado de gado da região foi muito bem analisado por Jonas Moreira Vargas (2014) que avaliou uma série de mecanismos que o estruturavam e muito

da análise que faço a seguir é tributária do intercâmbio entre essa pesquisa e a pesquisa de Vargas. Muito embora a preocupação de Vargas tenha sido avaliar esse mercado a partir das necessidades dos charqueadores, muitas de suas conclusões esclarecem o quanto o sistema fiscal dos *blancos* compunha uma racionalidade distinta daquela que advogavam os produtores brasileiros, mais próxima mas ainda assim diferente da dos charqueadores. Como em muitas outras áreas da vida na fronteira, os negócios no mercado de gado eram permeados por relações pessoais, não dependendo somente da lei da oferta e procura.

Ainda assim, precisar a oferta de gado neste mercado permite observar a dimensão do impacto que a política dos blancos causava. Antes de nada, preciso advertir sobre a referência constante às charqueadas de Pelotas, muito embora existissem outras, em outras localizações⁴. A questão é que, a exceção dos *saladeros* do Buceo/Montevidéu, nenhum destes outros núcleos adquiriu a atração que o de Pelotas teve sobre o mercado de gados da região. E ainda assim, é preciso diferenciar Pelotas de Montevidéu, a primeira não se constituía no núcleo administrativo sequer da Província, enquanto a segunda era a capital de um Estado Nacional. Essas considerações indicam que entender por que a escolha por vender gado para os charqueadores de Pelotas era tão vantajosa para pecuaristas brasileiros dos dois lados da fronteira.

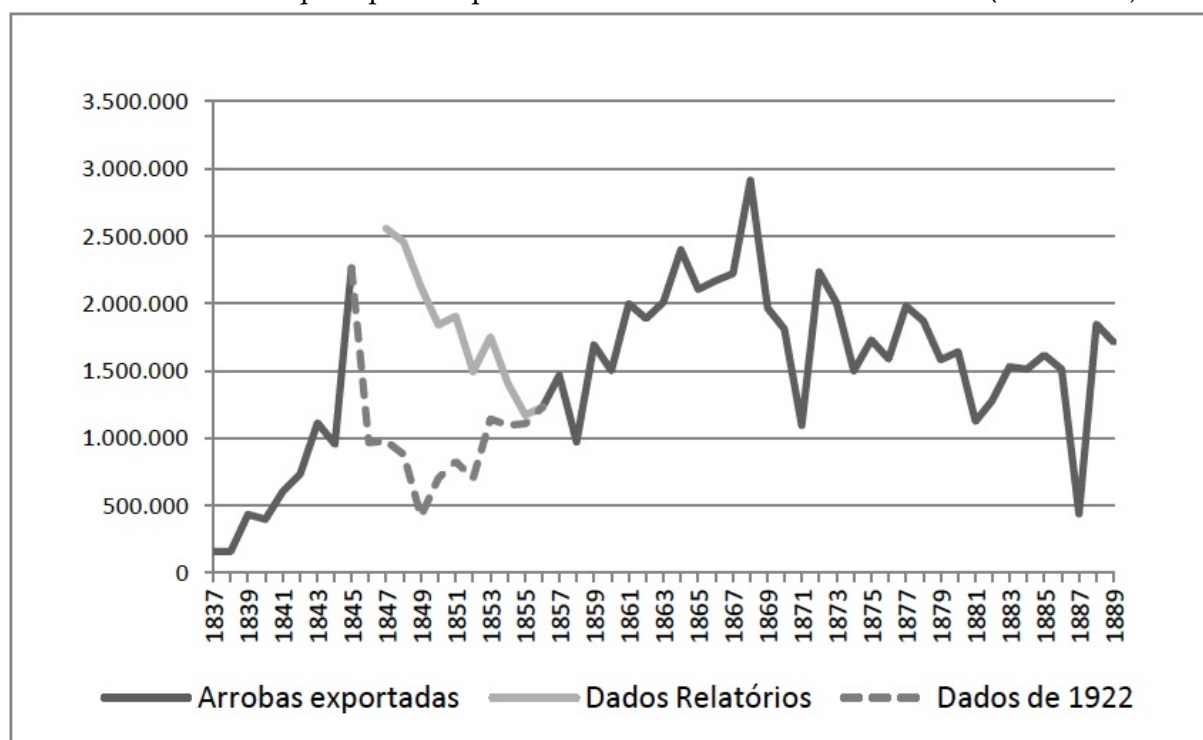
Precisar a quantidade de gado enviado à Pelotas em meados do século XIX se constitui numa tarefa impossível, dada a falta de controle sobre o comércio. Não apenas pelo costumeiro contrabando de gado, mas pela própria inexistência de outros tipos de registros. Magariños de Mello, intelectual do Partido *blanco*, em 1948, argumentando que a ruína econômica do Estado Oriental naquele período era a extração do gado para o consumo das charqueadas de Pelotas dizia

Ahora bien, como veremos oportunamente, del 1º de Noviembre de 1848 al 30 de Junio de 1849, es decir, en el breve plazo de ocho meses, los saladeros de Pelotas consumieron 186.500 reses extraídas por robo o contrabando de la Republica Oriental, sin contar as que fueron enviadas a Montevideo por mar, de la misma procedencia. Esto da un promedio de 23.312 reses mensuales, que en los 105 meses de guerra hacen un total de 2.447.760. Admitiendo que fueran la mitad, suma fácilmente alcanzada por el constante drenaje de vacunos – fenómeno muy anterior a la Guerra Grande – tendríamos todavía la bonita cifra de 1.223.880 (Magariños de Mello, 1948: 510).

Magariños de Mello tinha um ponto a provar: demonstrar que o consumo de gado pelo exército era bem menor que o que ele chama de “drenagem” do gado para as charqueadas⁵. Ao passo que ignora alguns detalhes relacionados a produção do charque, como a existência de uma safra, que corresponde ao período de abate do gado nos estabelecimentos produtores de charque, por isso, é difícil mensurar o consumo mensal de reses por uma charqueada, dado que o abate se concentrava nos meses do verão.

Se não há dados de abate para os primeiros anos da década de 1850, ao menos pode-se usar os dados de exportação de charque.

Gráfico 01. Charque exportado pelo Rio Grande do Sul entre 1837 e 1890 (em arrobas)



Fonte: (Vargas, 2013: 328)

Se tomarmos como base os dados de exportação de charque que Jonas Vargas aponta, retirados dos anexos dos Relatórios Presidenciais⁶ (representados pela linha cinza clara contínua), o decréscimo de 40% nas exportações de charque nos anos entre 1848 e 1852, temos uma dimensão dos problemas sistêmicos causados pela implantação de uma nova fiscalidade pelos *blancos*. Além disso, havia o problema do privilégio da indústria nacional, parte importante do projeto de Estado empreendido pelos oribistas. Para tanto, era preciso garantir a disponibilidade de matéria-prima e uma restrição da concorrência. Mas esse segundo ponto discutirei mais adiante, antes, preciso fazer algumas considerações sobre os *saladeros* do Estado Oriental.

Entender o quanto a existência concomitante das charqueadas brasileiras e orientais era impraticável do ponto de vista da sobrevivência no mercado internacional exige que ultrapassemos a Guerra Grande e observemos os desdobramentos da década de 1850. O aumento nas exportações de charque do Rio Grande do Sul a partir de 1852 foi resultado direto dos acordos realizados entre o Império e o Estado Oriental, que entre outras vantagens previam a proibição do confisco de terras, a tarifa de 25% sobre o *tasajo* – como era chamado a carne salgada uruguaia – importado pelos portos brasileiros e a livre passagem do gado uruguaio para o território rio-grandense. Todas medidas que beneficiavam diretamente os charqueadores da Província. Ao passo que, num Estado Oriental em que os produtores nacionais viam suas propriedades despovoadas de bovinos, o número de *saladeros* baixou dos 37 registrados em 1842, apenas 3 ou 4 seguiam funcionando no início dos anos 1850 (Bandeira, 1985: 74-75).

Se tomados os censos de gado de 1852, onde se registraram 1.267.522 reses de gado bovino costeado e 621.100 de gado alçado, e compararmos com os dados da patente (taxa) extraordinária estabelecida em 1835, que registraram o número de 1.600.000 reses, e do qual se supõe grande índice de ocultação de cabeças – em torno de um milhão – tem-se a dimensão das dificuldades encontradas pelos *saladeros* orientais (Magariños de Mello, 1948: 452-454). Esses números se tornam mais expressivos se considerarmos que em 1835 a fronteira agrária do norte uruguaio não se encontrava completamente fechada, com algumas áreas ainda desocupadas e, mais importante, com muitos pontos do território ainda sem a presença de autoridades designadas pelo poder

central, ou seja, talvez os arrecadadores não tenham atingido muitos produtores nas áreas recém ocupadas em Tacuarembó, Salto e Paysandú. Alguns historiadores falam em 6 milhões de bovinos em 1843 (Vargas, 2013).

As reclamações sobre a queda da produção de carne salgada no Estado Oriental antecedem o fim da Guerra Grande, como é possível antever pelas reclamações relacionadas às charqueadas na margem do Rio Jaguarão. Essas fábricas de carne salgada prosperaram graças a navegação da Lagoa Mirim, que permitia a aproximação do porto de Rio Grande. Produzindo em território oriental, os produtores exportavam pelo território brasileiro, o que proliferava reclamações e antipatias. Em 1849, a Câmara de Vereadores de Pelotas enviou a Assembleia um manifesto dando conta dos prejuízos que aqueles estabelecimentos causavam aos negócios dos charqueadores da cidade – e no que nos interessa, também causou uma distorção dos indicadores de exportação de charque, já que parte do que saía do Rio Grande do Sul era produto uruguaio.

A questão, segundo os charqueadores, se concentrava no fato de que, ao estabelecerem seus negócios à beira da Lagoa Mirim, os produtores competiam de forma desleal, se furtando de pagar os 25% que o *tasajo* devia nas alfândegas brasileiras⁷. Muitos charqueadores tinham parentes – sanguíneos ou por afinidade – com propriedades no Estado Oriental. Alguns possuíam eles próprios criações de gado no Estado Oriental. Como bem demonstrou Vargas, o propósito destas, porém, não era um auto abastecimento da charqueada, a questão se colocava em criar um ponto de contato próximo e constante – e não apenas às vésperas da safra do charque – para a compra de gado. Comprar gado dos vizinhos trazia a vantagem de fazer melhores negócios, lidar com vendedores mais confiáveis, conseguir gado de melhor qualidade e possivelmente ter uma maior certeza sobre a compra.

A imposição do imposto de 25% sobre o produto platino tinha sido uma vitória política dos charqueadores rio-grandenses no centro da política imperial. Essa foi uma reivindicação que precedeu o período regencial e que apenas se consolidou após a supressão da Farroupilha (Dolhnikoff, 2005). A própria criação desse imposto era vital para selar o pacto entre essa parte da elite regional e o poder central, reconhecendo o privilégio dado aos charqueadores estabelecidos no Rio Grande do Sul. Portanto, é importante observar que as condições de manipulação das normas também deveriam se encontrar concentradas na mão desse grupo e de sua rede de relações.

O proprietário do maior rebanho que consegui apurar na minha amostra de inventários era o importante charqueador pelotense Coronel Aníbal Antunes Maciel⁸, por exemplo, contava com 34 mil cabeças espalhadas por oito propriedades dos dois lados da fronteira, o que nem de perto permitia que abastecesse sozinho sua charqueada, dado que, o abate poderia numa safra alcançar cifras entre 20 e 25 mil cabeças (Vargas, 2014). A taxa de reprodução média dos rebanhos na campanha platina, segundo a historiografia que se dedicou ao mundo agrário do século XVIII e XIX, ficava entre 20 e 25%, número alcançado a depender de boas condições, sendo que apenas a metade desse percentual era de novilhos – machos acima de 3 anos – e portanto, estava em condições de ser comercializado. De fato, o Coronel foi acusado em 1848 de estar realizando contrabando de gado para sua charqueada, sob o disfarce de tropas que teria comprado para levar às charqueadas de San Servando.

Antunes Maciel conseguiria abastecer pouco mais de um décimo de sua produção de charque com os novilhos que criava em seus campos. Mas o próprio fato de ter várias propriedades podia ser interessante – ainda que algumas delas fossem bastante próximas, como as de Hospital, Três Cruzes, Salsipuedes e no Arroyo Malo, todas em Tacuarembó e a de Arroyo Grande, em Paysandú – do ponto de vista da presença em regiões distintas. Cada campo de criação poderia ser um ponto para reunir tropas compradas na sua vizinhança, e um espaço para criar e organizar relações que solidificassem os laços de confiança tão importantes na compra do gado. Grandes proprietários de gado, também eram importantes comerciantes no mercado de abastecimento das charqueadas. Ainda, os charqueadores com maior fortuna, eram aqueles que tinham a maior capacidade de intervenção no mercado de gado e no mercado atlântico onde vendiam o charque (Vargas, 2013). Estes tiveram melhores condições de sobreviver em crises, os demais, buscaram todas as possibilidades políticas para resolver sua situação.

O que tornava o momento difícil para a maioria dos charqueadores no fim da década de 1840 a ponto de levar ao manifesto enviado a Assembleia Geral era a própria dificuldade dos charqueadores de conseguirem comprar gado. A diminuição da oferta prejudicava a todos, mas para aqueles que contavam com menos recursos de capital, tanto financeiro quanto social – estamos falando de poucos anos após a Farroupilha, onde muitas relações foram construídas, mas muitas desconfianças também – a situação era pior.

Competir num mercado com pouca oferta significava elevar os preços, diminuir a qualidade do gado e conseqüentemente tornar a produção mais difícil. Para os pequenos as chances de sobrevivência no negócio da carne salgada eram menores. A questão era eliminar a concorrência na compra de gado que representavam as charqueadas estabelecidas na margem oriental do Rio Jaguarão, muito mais do que taxar a produção. Os vereadores de Pelotas deixaram claro no manifesto que o gado não deveria ser taxado, por se tratar de matéria prima para sua produção.

Era o caso de um dos vereadores de Pelotas e líder regional, Domingos José de Almeida. Charqueador, durante a farroupilha tinha se tornado Ministro da Fazenda e Interior da República Riograndense. Encerrada a revolta, retomou seus negócios devastados pela década de conflito civil de um lado e por mudanças na sua rede de relações do outro. Antes da revolta, Almeida era conhecido como investidor arrojado, que vinha modernizando o beneficiamento de seus produtos pecuários. Mas dez anos passados, seu principal sócio havia morrido, e sua rede de abastecimento se encontrava desarticulada. Dois de seus cunhados, responsáveis por intermediar a compra de reses no Estado Oriental haviam falecido e seu capital encontrava-se dilapidado.

Em 1850, dois filhos e um cunhado de Almeida seriam recomendados por ele para as tropas de Caxias na Campanha contra Oribe e Rosas. Todos os meios forma empregados pelos principais interessados em manter o abastecimento de gado livre desde o norte uruguaio (Menegat, 2009). Os laços entre as elites regionais eram reforçados. O Parlamento, na previsão de orçamento para os anos de 1850 a 1859, deixou o governo autorizado a quando julgasse conveniente sujeitar a pagamento de direitos de consumo couros, charques e demais produtos vacuns importados pelo interior da Província do Rio Grande do Sul, de qualquer ponto do Estado Oriental, bem assim como a impor direitos de transito sobre os mesmos gêneros destinados ao estrangeiro (Carreira, 1889: 278). Perceba-se que são os produtos vacuns, mas não o gado em pé que seria objeto de taxaço.

A intenção das autoridades orientais em desviar o gado das mãos dos charqueadores pelotenses era clara também, ao fornecer todas as vantagens possíveis aos empreendimentos. E, muito embora muitos brasileiros realmente tivessem se instalado ali, desde os tempos da Farroupilha, haviam produtores orientais e europeus. Segundo José P. Barrán e Benjamín Nahum, na safra anterior aos tratados de 1852, foram enviados 618.926 arrobas pela fronteira fluvial da Lagoa Mirim, um terço de todo o charque exportado pela província naquele ano (Barrán & Nahum, 1967:50). O número cabeças abatidas era significativo. “A firma anglo-francesa Paulet & Williams, por exemplo, abatia 16 a 20 mil reses anualmente, a do espanhol Francisco Traeba, 12 a 16 mil e a de Silva & Co de 12 a 15 mil, sem contar as outras. O número de reses que elas consumiam era muito significativo para desviar as tropas de gado que podiam ser levadas até as charqueadas pelotenses, por exemplo (Vargas, 2013: 330).”

A situação se tornava mais preocupante sob outro prisma. No ano de 1848 as dificuldades de comerciar o gado com os charqueadores de Pelotas eram tantas, que mesmo os produtores brasileiros cederam e venderam seus gados para o exército *blanco*. Dionísio Coronel, o Comandante de Cerro Largo informava ao presidente no *Cerrito* ter conseguido comprar bovinos de brasileiros.

Jamás creí berme [sic] en el foroso caso de distraer la atención de V.E. de los innumerables queaseres que le rodean, en mi particular servicio pero hoy lo creo necesario. He hecho negocios con varios brasileiros, de ganados, los que aun debo y como ya se han lebandado [sic] ochocientas reses que tengo que pagar este año, estimaria la bondad de V.E. ordenase se es posible, que no se toquen esos intereses inter concluyo de pagarlos: despues que no los deba gusto tendré que concluyan sirviendo de alimento a mis compratiotas. (Magariños de Mello, 1948: 505)

Assim como todos os comerciantes, o Comandante Dionísio Coronel sabia que pagar seus fornecedores de forma rápida era fundamental, especialmente se queria contar com novo abastecimento. As dificuldades podem ter feito muitos criadores reconsiderarem seus hábitos de venda. De toda forma, as vendas não foram realizadas com títulos do governo oriental, Coronel deixava claro que teria que pagá-los com dinheiro, sinal do grau de desconfiança de seus fornecedores. Essa situação fez-se num notável exemplo de como a fidelidade dos criadores brasileiros com seus charqueadores estava condicionada a uma perspectiva de maior segurança e lucro. A convergência dos interesses de ambos não era automática e os charqueadores percebiam essa condição.

A questão era bastante complexa, como apontou o presidente da província do Rio Grande do Sul, Pimenta Bueno, em ofício em 1850 ao Ministro da Fazenda. Taxar os produtos vindos pela fronteira fluvial não resolveria o problema dos charqueadores de Pelotas⁹. Reestabelecer o trânsito de gado através da fronteira era a única solução para resolver a crise dos charqueadores. Para resolver essa situação crítica, uma ampla campanha pela guerra teve início. Mas antes de analisar essa campanha proponho observar o que aconteceu logo depois de assinados os tratados entre o Império e o Estado Oriental em 1852 e depois, na crise do charque em 1857, quando o trânsito de gado em pé era livre pela fronteira.

As charqueadas no Rio Jaguarão voltarão a ser tema de discussão das autoridades depois do fim da Guerra Grande, mas desta vez, serão as autoridades orientais que reclamarão das dificuldades. Em 1856, o Ministro dos Negócios Estrangeiros, José Maria da Silva Paranhos escreveu ao presidente da Província do Rio Grande do Sul Jerônimo Francisco Coelho e solicitou que se formasse uma comissão que elaborasse parecer sobre uma série de questões envolvendo os negócios na fronteira do Rio Jaguarão¹⁰.

Paranhos havia participado da missão liderada por Honório Hermeto Carneiro de Leão a Montevideu em 1851, e permaneceu na capital uruguaia após a vitória contra Rosas como Encarregado dos Negócios do Brasil. Conhecedor da política no Prata, o pedido de Paranhos indica a importância da matéria, suscitada pelas reclamações do Ministro Plenipotenciário do Uruguai na Corte de que a inexistência da cobrança sobre o gado em pé estaria exterminando os *saladeros* orientais. Mais uma vez o debate girava em torno do abastecimento de gado e da incapacidade da indústria uruguaia se desenvolver pela inexistência de matéria-prima suficiente, sendo o gado criado no Estado Oriental levado para as charqueadas do Rio Grande do Sul. As preocupações de Paranhos eram fortes, indicando a iminência do rompimento dos tratados de 1852 pelo Uruguai, o que poderia novamente levar a um conflito armado.

O documento elaborado pela comissão se mostra muito revelador da dinâmica frágil entre a produção do Estado Oriental, do Império e os mercados de gado e charque. O primeiro ponto a que a comissão se dedicou foi a questão do comércio pela fronteira. A comissão esclarecia que o comércio antes do tratado de 1851 era considerado precário e reduzido à trânsito de gado em pé e de cavalos, além de alguns poucos produtos europeus despachados desde Montevideu. Esclarecia ainda, que como resultado da guerra civil na Província e da peste de 1842 – que dizimara grandes quantidades de bovinos – quase todo gado que atendia às charqueadas de Pelotas e Rio Grande vinha do Estado Oriental. Antes de 1851 esse gado, necessário para retomada das estâncias e charqueadas após a paz de 1845, segundo os relatores, passava pagando imposto, que nunca era fixo, mudando conforme o desejo dos comandantes militares orientais ou das autoridades civis de fronteira, havendo também a ocorrência do embargo de passagem.

Segundo a comissão, seriam esses problemas que teriam levado charqueadores de Pelotas e Rio Grande a estabelecerem suas charqueadas na margem Oriental da Lagoa Mirim, nas localidades de San Servando, Taquary, Arredondo, Cebolatti e Olimar, usando a tolerada navegação dessa como forma de despacharem seus produtos pelo porto de Rio Grande. A comissão considerava que esse arranjo convergia também em “desgraçadas relações pessoais e de propriedades” que os redatores preferiam não comentar. Entretanto diziam que alguns orientais entraram no negócio, seja como sócios de charqueadores, seja se tornando charqueadores eles mesmos. Ao mesmo tempo, produtos agrícolas passavam ao Estado Oriental saídos do Rio Grande sem pagarem impostos e fazendas europeias entravam com preços mais competitivos já

que não pagavam impostos no desembarque em Montevidéu. Durante os anos de guerra essa situação pareceu tolerável no parecer dos membros da comissão, assim como apontavam com naturalidade que o reestabelecimento da paz, tanto no Rio Grande do Sul quanto no Estado Oriental era a causa das mudanças que incomodavam o governo do país vizinho.

As acusações do plenipotenciário oriental no Rio de Janeiro de que as medidas do Tratado de Comércio e Navegação tinham sido estabelecidas como parte de um plano para destruir as charqueadas orientais à margem do Jaguarão foram veementemente rechaçadas com o argumento de que o intuito realmente era combater o contrabando e aumentar a arrecadação da Mesa de Rendas de Jaguarão. A questão se concentrava no fato de que os brasileiros mantiveram o direito à livre navegação do Rio Jaguarão e da Lagoa Mirim, enquanto orientais e outros estrangeiros estavam proibidos, favorecendo de fato as fábricas de carne salgada dos brasileiros e os comerciantes que negociavam suas mercadorias no Porto de Rio Grande. De fato, o Tratado havia combatido o contrabando que prejudicava a alfândega brasileira e simplesmente eliminara o contrabando de gado do Estado Oriental, ao extinguir a cobrança na fronteira sobre o gado em pé. Exatamente o desejo daquele manifesto de 1849.

O apontamento da comissão de 1856 que melhor explica porque o sucesso da manufatura de charque no Brasil não podia conviver com o mesmo tipo de empreendimento no Estado Oriental possivelmente seja a explicação para a evasão dos charqueadores brasileiros do país vizinho. Segundo os pareceristas, a necessidade de escravos para a produção do charque teria levado a maioria dos brasileiros a conduzir seus negócios para Pelotas e Rio Grande, convertendo os campos próximos à fronteira num uso mais rentável, que era a criação de bovinos. Em 1849, Oribe, através de Dionísio Coronel, deu ordem para que os charqueadores brasileiros que usavam mão de obra escrava, conduzissem seus cativos imediatamente para fora do território oriental, sob pena de perdê-los, sendo considerados libertos (Boruki, Chagas & Stalla, 2004: 128). Essa medida teria provocado o retorno de quatrocentos escravos para Pelotas e Jaguarão¹¹. Com o fim da escravidão o Estado Oriental teria se convertido num espaço onde a produção de charque era impraticável para os rio-grandenses, resultando serem os próprios orientais os causadores da extinção das charqueadas da margem do Jaguarão, segundo os relatores. Nos anos seguintes, contudo, os saladeros uruguaios e argentinos demonstraram que era possível produzir com mão de obra assalariada com alta competitividade no mercado atlântico. De fato, podemos deduzir que não era interessante aos charqueadores rio-grandenses lidar com a competição na margem uruguaia da Lagoa Mirim.

Outra consideração importante da Comissão era a de que, apesar de declararem ser impossível definir a quantidade de gado que atravessou a fronteira, pela inexistência em Porto Alegre desses dados, podiam afirmar duas coisas. A primeira era que o comércio de gado de um lado a outro da fronteira era feito exclusivamente por brasileiros, ainda que colocassem a ressalva de que o fluxo não era exclusivo do Estado Oriental para o Brasil, mas que tinha sofrido um incremento significativo durante o período de paz, no sentido contrário. Esse fluxo não necessariamente significava comércio de gado, mas é possível deduzir na comparação com outras fontes que contava com expressiva participação de brasileiros que levavam seus bois para engordar no país vizinho, em terras de sua propriedade ou arrendadas.

A segunda afirmação era a de que havia um decréscimo da importação de gado uruguaio. Os fatores apontados pelos redatores eram o repovoamento da província do Rio Grande do Sul com gado novo e o crescimento das charqueadas em Montevidéu e suas proximidades, como o Buceo. E mais, a comissão afirmava que a alta da importação de reses havia se dado quando os distúrbios aumentaram muito no Estado Oriental, gerando um aperto na fiscalização de ambos os lados. A prática de *blancos* e *colorados* de se abastecerem requisitando o gado seria a motivação de tantos criadores enviarem seus animais para o território brasileiro. Mais uma vez, segundo a comissão, o problema era criado pelos próprios orientais.

Claramente os redatores do documento estavam preocupados em demonstrar um ponto de vista que tornava uma má fortuna a falência dos estabelecimentos de carne salgada na margem uruguaia do Rio Jaguarão. Mas ao mesmo tempo nos oferecem um indício de que o mercado de gado seguia realmente

uma racionalidade ligada por relações pessoais. Afirmam que os charqueadores brasileiros, ao atravessarem a fronteira, preferem sempre comprar gado de seus nacionais, nunca dos orientais, deixando estes disponíveis para os *saladeros* de Montevideu. Entender o impacto dessa afirmação sobre a indústria de carne salgada no Estado Oriental só é possível se agregada essa afirmação com a de que

[...] os estabelecimentos de fronteira são exclusivamente brasileiros e numa faixa paralela de trinta léguas da fronteira, o predomínio pesado é dos brasileiros também. Há muitos brasileiros que possuem mais de dez léguas de campo no Estado Oriental. A intenção desses brasileiros não está anexação do território, apenas no aproveitamento de campos superiores, maiores e mais baratos que os brasileiros¹².

A postura dos redatores foi de observar as dificuldades dos orientais como uma fatalidade, afirmando que “o efeito colateral de matar a indústria oriental em tal porção de território era natural e não premeditado”, ao mesmo tempo que se recusavam a expressar um parecer direto sobre os pedidos do plenipotenciário uruguaio de reestabelecer a cobrança sobre a passagem de gado. Embora seus argumentos realizassem sem sombra de dúvida uma defesa da produção charqueadora rio-grandense, é possível que os membros da comissão percebessem que demarcar uma posição claramente contrária a taxaço poderia dar corpo a manifestações contrárias das autoridades de fronteira no Uruguai.

O conteúdo desse documento corrobora a percepção de que a intervenção de 1851 foi realizada para atender os interesses dos charqueadores em contarem com um abastecimento contínuo e de qualidade no que se referia à matéria-prima da sua produção. As dificuldades de produção na margem do Jaguarão refletiram numa queda: das 618.926 arrobas enviadas por via fluvial para a exportação no porto de Rio Grande em 1850/1851 (Vargas, 2013) chegaram a 126.062 na safra de 1854/1855 (Barran & Nahum, 1967: 50). A proibição da navegação por orientais impedia qualquer possibilidade desses estabelecimentos sobreviverem sem sociedades com brasileiros, dado que nem para o transporte de enfermos era possível usar embarcações (Zabiela, 2002: 40). Apesar do tasajo que entrasse por Jaguarão não ser taxado, transportar o charque por terra era pouco rentável, o que significava que impedir os uruguaios de navegar pelo rio Jaguarão e pela Lagoa Miriam era na prática, a forma de controlar o comércio de charque e dificultar a concorrência. Um demonstração de força política dos charqueadores de Pelotas, que conseguiram, através da política imperial fazer valer seus interesses na região.

MERCADO DE GADO, CHARQUEADORES E MERCADO ATLÂNTICO: UM PERSPECTIVA POLÍTICA COMPLEXA NA RELAÇÃO COM A POLÍTICA IMPERIAL

Se por um lado era primordial eliminar os *saladeros* na fronteira para controlar o mercado de gado na região, a concorrência no mercado atlântico com a produção dos estabelecimentos também era uma preocupação nada desprezível que pode ser verificada pela crise de 1857-1858. Para entender essa crise, faz-se necessário atentar ao fato de que nem sempre os interesses de charqueadores, estancieiros e os da Corte se coadjuvavam. Jonas Vargas (2013) demonstrou bem como a crise de abastecimento que atingiu a Corte em 1854 colocou em relevo o fato de que os lucros dos charqueadores sul-rio-grandenses dependiam de um mercado sem competição, que elevava os preços do charque. Até 1858 os preços se mantiveram favoráveis e foi neste período de maior volume dos carregamentos de charque que chegavam ao Rio de Janeiro partindo da província. Foi também quando o Rio Grande do Sul se constituiu na principal província fornecedora de alimentos para a população da Corte, não apenas enviando charque, mas também milho, feijão e farinha (Graça Filho, 1992: 58, 60).

Os portos do Rio de Janeiro não recebiam apenas o charque rio-grandense, mas a ausência do tasajo oriental e as altas taxas cobradas sobre o argentino permitiram que este dominasse o mercado e mais, o fizesse com muito maior lucro, ao inflar o preço do produto. Essa alta coincidiu com o início de uma crise de abastecimento que atingiu a cidade do Rio de Janeiro desde 1854 de forma cíclica (Vargas, 2013).

Ao se manifestar sobre o manifesto da Câmara de Vereadores de Pelotas, o Conselheiro Pimenta Bueno, então presidente da província do Rio Grande do Sul, apontou com clareza que o efeito de favorecer os charqueadores daquela cidade impondo impostos que extinguiriam os *saladeros* da margem uruguaia do Jaguarão era aumentar o preço do charque nos portos do sudeste e nordeste do Império. O charque era o alimento das populações mais pobres dos centros urbanos (Lopes, 2015), fazendo com que o preço do lucro dos charqueadores pelotenses fosse a carestia da população mais pobre das regiões consumidoras. Além do Rio de Janeiro, a Bahia também sofreu com a elevação do preço dos alimentos, chegando a estourar um motim em 1858. Como afirmou Jonas Vargas (2013: 333), “para que os charqueadores pelotenses ganhassem o lucro desejado, todos os demais tinham que sair perdendo”.

A reação da Corte foi reduzir a taxa de importação do *tasajo* em 1854-1855 de 25 para 11%. Nessa situação, os interesses dos charqueadores e da Corte brasileira divergiam fortemente. Mas não foi apenas a redução da taxa que causou a crise dos charqueadores rio-grandenses: como apontei o charque enviado de Rio Grande não chegava sozinho aos demais portos brasileiros. Enquanto os orientais enfrentaram a guerra, Buenos Aires gozara tempos mais estáveis e a produção frutificou, exportando mais de 100 mil toneladas entre 1850 e 1854 (Rosal, 1999: 86). No mesmo período, a província do Rio Grande do Sul exportou 125 mil toneladas – incluído nesse número aquele charque oriental produzido nas margens do rio Jaguarão.

Como apontado anteriormente, a instituição do imposto sobre o produto platino foi parte do delicado jogo político entre a província do Rio Grande do Sul e a elite central, buscando barrar a difícil concorrência que o produto vindo do Prata representava. Para entender esse jogo, precisamos rapidamente recuperar alguns lances das primeiras décadas do Império. Durante os últimos anos do período colonial, quando o charque se tornou o principal produto da província e os movimentos revolucionários no Rio da Prata tornaram o comércio com Buenos Aires e Montevideú quase impraticável, o porto de Rio Grande teve uma projeção significativa no mercado atlântico. Apenas para ilustrar tal afirmação, em 1817 haviam sido exportadas para Cuba quase 72.800 arrobas de charque. Até então, o charque rio-grandense não sofria nenhum tipo de tributação. No ano seguinte, com a instituição de um tributo de \$600 *re#is* por arroba de charque exportado em embarcações estrangeiras, as exportações caíram a zero (Miranda, 2009).

Tabela 1. Tarifas brasileiras sobre o produto nacional 1825-1914 (percentual ad valorem por quilo ou unidade)

| Anos | Charque (quilo) | Gado em pé (unidade) |
|------|-----------------|----------------------|
| 1825 | 10 | 2 |
| 1845 | livre | 2 |
| 1857 | 15 | 5 |
| 1860 | livre | livre |
| 1869 | livre | livre |
| 1874 | 10 | livre |
| 1882 | livre | livre |
| 1887 | 20 | 10 |
| 1889 | 20 | 15 |
| 1897 | 20 | 15 |
| 1900 | 20 | 15 |
| 1911 | 20 | 15 |
| 1914 | 40 | 20 |

Adaptado de: Lopes, 2015, Carreira, 1889.

Com a independência os rio-grandenses passaram a lutar pelo fim da tributação de seus produtos. Não apenas o charque pagava \$600 réis para ser embarcado para o exterior, como pagava \$200 réis para embarcar em navios nacionais. O couro da província pagava imposto de 15%, sendo o mesmo produto oriundo das demais províncias isento. Enquanto isso, a paz começava a se estabelecer no Prata, especialmente em Buenos Aires. A *carne salada* dos portenhos, considerada de melhor qualidade, começa a chegar aos portos brasileiros sem tributação e, portanto, com preço mais competitivo.

Em 1825, já sob auspício do Império, depois de anos de trajetória crescente nas receitas da província, os números vão apresentar uma queda que, segundo a Junta da Fazenda da Província, não se explicava pela guerra – na Cisplatina – que se iniciara. A grande questão estava justamente no imposto sobre o charque. Depois da derrota na Cisplatina, os representantes rio-grandenses no Parlamento também voltarão a defender a retirada do tributo. O governo central, endividado após a guerra, cedeu na questão do quinto dos couros, mas não no tocando ao charque.

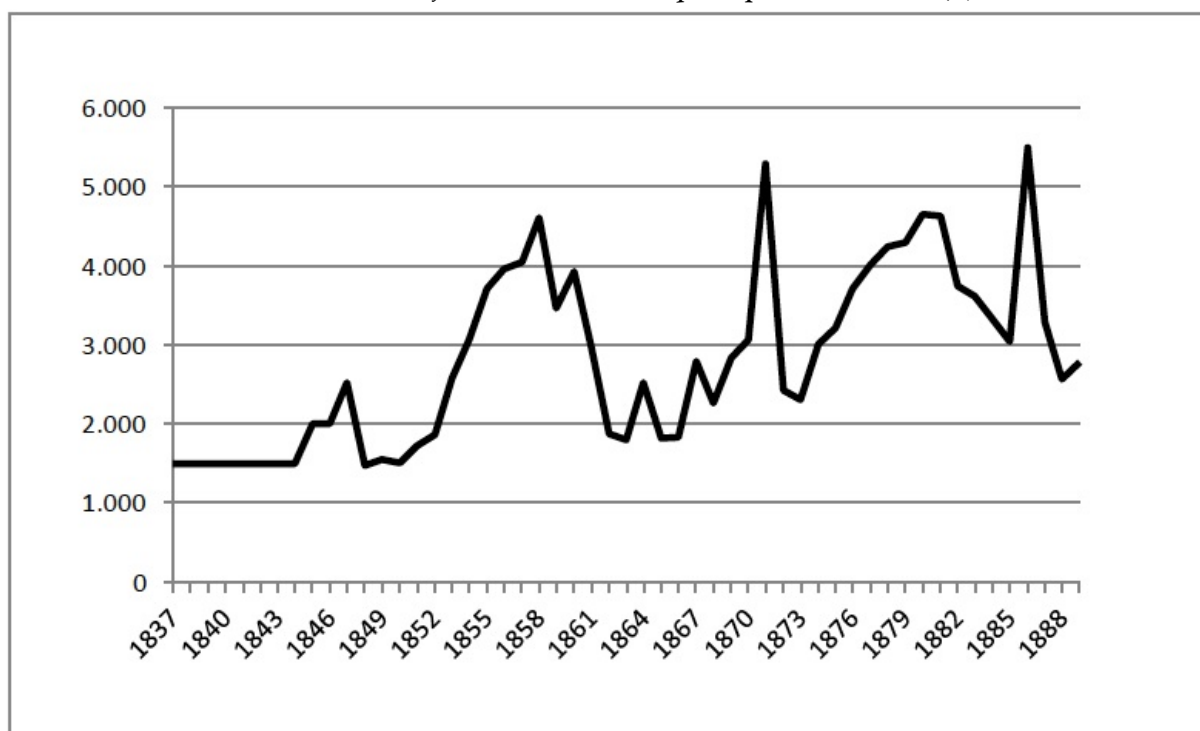
Desde 1822 os representantes provinciais na Assembleia Geral tentavam retirar a tributação sobre o produto, sem sucesso. A partir da reforma fiscal de 1832, outros problemas agravariam o quadro. Não tenho condições de me aprofundar aqui, mas este cenário é parte importante da cisão que levou comerciantes a repassarem parte da carga tributária aos estancieiros dando ênfase na posse da terra e na produção agrária quando da constituição dos impostos provinciais pela Assembleia Provincial em 1834 (Miranda, 2009). E foi a sensação de sobrecarga com o endividamento de uma guerra derrotada – a Cisplatina ou a Independência do Uruguai – recaindo sobre os cofres provinciais que levou parte importante da elite local a se rebelar em 1835, na chamada Revolta dos Farrapos (Farinatti, 2010).

Foi no esforço de pacificação da Província que as reivindicações dos charqueadores, tanto em relação ao imposto sobre o produto nacional quanto em relação ao produto platino foram atendidas. Após uma sedição que se transformou rapidamente em movimento separatista, com amplas repercussões no equilíbrio da região, o Império passou a considerar que as questões envolvendo o principal produto da elite rio-grandense não podiam ser menosprezadas (Menegat, 2011). Era um cenário muito diferente do que se desenharia uma década depois. A principal preocupação da Corte em 1845 era não apenas centralizar o poder político mas se preparar para o confronto que se avizinhava no Prata. Como vimos, em 1854 o cenário era outro, quando o Brasil vivia a consolidação do processo de centralização. E nos anos que se seguiram, o equilíbrio do jogo político se alteraria, até chegarmos a crise de abastecimento de alimentos de 1857-1858 na Corte, e que acabou por se estender a outros centros urbanos do Império. Nesse cenário, a força política dos charqueadores se mostrou falha para manter o imposto de 25% sobre a *carne salada* platina.

Ainda, impulsionados pela revisão dos tratados entre o Império e o Estado Oriental em 1857, os saladeros uruguaios se recuperaram e voltaram a crescer. O *tasajo* voltou a inundar os armazéns dos comerciantes cariocas e a queda das exportações da província do Rio Grande do Sul foi brusca. Acompanhada por um declínio no preço da arroba do charque a partir daquele ano, o novo quadro de concorrência gerou manifestações dos charqueadores pelotenses, incapazes de concorrerem com a expansão do setor no Prata. Ainda no fim dos anos 1850, a província argentina de Entre Ríos viria a se tornar grande produtora de charque. Estavam lançadas as bases para a crise de superprodução, com o aumento da oferta e a manutenção da demanda.

As reclamações dos charqueadores começaram ainda em 1857. Foi nesta época que Domingos José de Almeida passou a publicar seu jornal *Brado do Sul*, voltando a carga contra o Império. Em 1860, provavelmente num movimento de barganha política, Almeida começou a se corresponder com antigos aliados farroupilhas, pedindo documentos e chegou a publicar em seu jornal sua intenção de fazer uma memória da sedição contra o Império. Retomar o assunto pouco mais de uma década depois era um aviso sobre o poder do descontentamento com a ação da Corte. Em 1861 as taxas sobre o *tasajo* foram retomadas, mas os preços se mantiveram no patamar mais baixo, como é possível ver no quadro a seguir.

Gráfico 02. Preço da arroba de charque exportado em réis (\$)



Fonte: Vargas, 2013.

Com o crescimento da indústria *saladeril* no Prata e por uma série de condições que colocavam seus comerciantes de carne salgada em vantagem no comércio Atlântico do produto, os charqueadores de Pelotas nunca mais retomariam seu espaço de destaque naquele mundo, adquirindo um papel secundário naquele mercado. Vou me furtar de dissertar sobre esse momento do charque pelotense, dado que extrapola os objetivos dessa pesquisa e tal tema foi objeto de pesquisa de outros (Barsky e Djenderedjian, 2003; Vargas, 2013).

O estabelecimento da paz, que permitiu um aumento dos rebanhos, as mudanças diplomáticas que levaram à tributação do gado em pé na fronteira e o conseqüente o aumento do abate de gado pelos estabelecimentos de carne salgada no Estado Oriental parece ter começado um processo que lentamente se consolidaria em um novo mercado de gado ao fim da Guerra do Paraguai. Ainda que os números anteriores indiquem um crescimento no abate das charqueadas do Rio Grande do Sul nos anos que antecederam o conflito, o crescimento no Estado Oriental foi muito mais expressivo, o que é um indicativo bastante importante de quão atrativos podiam os *saladeros* como compradores para os criadores de bovinos. Essa perspectiva podia significar que além de perderem seu espaço no mercado atlântico de carne salgada, os charqueadores também poderiam perder espaço na compra de matéria prima, o que poderia implicar em negócios piores, com animais de pior qualidade ou preços mais altos.

Tabela 2 – Gado bovino abatido nas charqueadas e *saladeros* 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: 193.

Além disso, o retorno dos *blancos* ao poder deu novo fôlego a seu projeto de Estado, o que novamente significou distúrbios com os brasileiros em relação à mão de obra das estâncias – foi nesse período que o governo uruguaio começou a rever os contratos de peonagem até concluir que eram um simulacro para a escravidão e acabar por sua proibição (Souza e Prado, 2004) – e ao trânsito de gado, gerando uma nova leva de reclamações ao Ministério dos Negócios do Estrangeiro do Império. Mas o volume muito menor de reclamações e o teor delas me levam a crer que nesse momento o mercado de gado tivesse mudado significativamente, assim como diminuía gradualmente a resistência dos brasileiros estabelecidos no Estado Oriental em aceitar as mudanças políticas e institucionais naquele país.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo faz parte de um conjunto maior, onde discuto o papel que a presença organizada de produtores de gado brasileiros no norte do Estado Oriental do Uruguai teve na organização política do daquele país e do Brasil ao longo das cinco primeiras décadas de existência da jovem nação uruguaia. Enquanto tentava entender através de uma avalanche de fontes como os brasileiros se organizavam como um grupo de nacionalidade distinta reivindicando direitos conflitantes por vezes com a própria soberania uruguaia, me deparei com as reflexões que compõe este artigo. Para isso, algumas das certezas historiográficas bastante repetidas precisaram ser reavaliadas.

A primeira delas estava na relação sempre direta e simbiótica entre charqueadores e estancieros e seus interesses. Compreender que elites regionais em geral tem grupos interligados mas não exatamente homogêneos não é um processo. Mais difícil ainda é explicitar essa noção. Espero, ao longo deste texto ter mostrado como o alinhamento dos pleitos desses sujeitos não era automático e acabava por ser determinado por diferentes fatores conjunturais, como no caso das reivindicações em torno das tributações brasileiras sobre o charque e o couro.

Outra certeza histórica era a de que a paz no Estado Oriental era um desejo dos brasileiros. Enquanto os confiscos por não pagamento de taxas e impostos não começaram, muitos brasileiros no norte uruguaio viram a Guerra Grande como oportunidade para passar seus gados para território brasileiro sem taxas. Ao mesmo tempo, os charqueadores se beneficiavam largamente da falta de concorrência no mercado atlântico. Depois, quando a paz veio, o estabelecimento de alfândegas e a retomada da produção *saladerista*, como espero ter demonstrado, acabou sendo motivo de muito mais preocupação do lado brasileiro da fronteira.

A discussão em torno do estabelecimento dos Estados Nacionais na região do Rio da Prata envolve ainda muitas questões, ao contrário do que indicava o cenário a alguns anos. Algumas questões foram apenas superficialmente abordadas neste texto, mas assim como outros pesquisadores, acredito que ao apresentar essas dinâmicas complexas e que mobilizam distintos níveis de organização dos sujeitos analisados nos permitirão compor um cenário mais rico, onde a chegada do Estado seja entendida como um processo com sujeitos e não como entidade por si.

REFERÊNCIAS

- Barsky, O.; Djenderedjian, J. (2003). *Historia del capitalismo agrario pampeano. La expansión ganadera hasta 1895*. Buenos Aires: Universidad de Belgrano/Siglo XXI.
- Barran, J. P.; Nahum, B. (1967) *Historia Rural del Uruguay moderno (1851-1885)*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Boruki, A.; Chagas, K.; Stalla, N. (2004). *Esclavitud y trabajo. Un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguaya. 1835-1855*. Montevideo: Pulmón Ediciones.

- Carreira, L. C. (1889). *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/222259>
- Corsetti, B. (1983). *Estudo da charqueada escravista gaúcha no século XIX* (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal Fluminense.
- Dolnikoff, M. (2005). Entre o centro e a província: as elites e o poder legislativo no Brasil oitocentista. *Almanack Braziliense*, 1. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/alb/article/view/11606/13375>
- Etchechury Barrera, M. (2015). De súbditos y acreedores. Las deudas franco-inglesas en el Uruguay, entre las redes mercantiles y el imperialismo informal (1857-1863). *Revista de Historia*, 127-142. Disponível em <http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/historia/article/view/6518>
- Farinatti, L. A. E. (2010). *Confins Meridionais: famílias de elite e sociedade agrária na fronteira meridional do Brasil*. Santa Maria: Editora da UFSM.
- Gil, T. L. (2009). *Coisas do caminho: tropeiros e seus negócios do Viamão à Sorocaba (1780-1810)* (Tese de Doutorado), Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Graca Filho, A. A. (1992). *Os convênios da carestia: crises, organização e investimentos do comércio de subsistência da Corte (1850-1880)* (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Gutierrez, E. J. B. (2001). *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. Pelotas: UFPel.
- Lopes, M. A. (2015). Struggles over an 'Old, Nasty, and Inconvenient Monopoly': Municipal Slaughterhouses and the Meat Industry in Rio de Janeiro, 1880–1920s. *Journal of Latin American Studies*, 47(2), 349-376. <https://doi.org/10.1017/S0022216X14001072>
- Magariños de Mello, M. J. (1948). *El gobierno del cerrito: colección de documentos oficiales emanados de los poderes del gobierno presidido por el brigadier general D. Manuel Oribe, 1843-1851* (Tomo 1, p. 522-529). Montevideo: Imprenta El Siglo Ilustrado.
- Menegat, C. (2016). *"Transportando fortunas para povoar deserta e inculta campanha": brasileiros e produção pecuária no norte do Uruguai em meados do Século XIX* (Tese de doutorado), PPG História – UFRGS.
- Menegat, C. (2011). Cultura política, guerra e projeto nacional: uma discussão sobre a política imperial e os proprietários brasileiros no Uruguai (1845-1863). *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História*. São Paulo: USP.
- Menegat, C. (2009). *O tramado, a pena e as tropas: família, política e negócios do casal Domingos José de Almeida e Bernardina Rodrigues Barcellos (Rio Grande de São Pedro, Século XIX)* (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Miranda, M. E. (2009). *A estalagem e o Império. Crise do Antigo Regime, fiscalidade e fronteira na Província de São Pedro (1808-1831)*. São Paulo: Aderaldo e Rothschild.
- Pintos, A. B. (1973) *Historia de la ganadería en el Uruguay (1574-1971)*. Montevideo: Biblioteca Nacional.
- Reis, J. J.; Aguiar, M. G. D. (1996) "Carne sem osso e farinha sem caroço": o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. *Revista de História*, 135, 133-160. Disponível em <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos/a-revolta-da-farinha>
- Rosal, M. A.; Schmit, R. (1999). Del reformismo colonial borbónico al librecomercio: las exportaciones pecuarias del Río de la Plata (1768-1854). *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana*, 20, 86.
- Schmit, R. (2004). *Ruina y resurrección em tempos de guerra. Sociedad, economia y poder em el Oriente Entrerriano posrevolucionario, 1810-1852*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Souza, S. B. e Prado, F. (2004). Brasileiros na fronteira uruguia: economia e política no século XIX. L. A. Grijó, F. Kuhn, C. A. B. Guazzelli, E. Neumann. *Capítulos de história do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: EDUFRGS.
- Vargas, J. M. (2014). "Na trilha das tropas": os charqueadores de Pelotas e suas estratégias para atuar nos mercados do gado vacum (rio grande do sul, c. 1850 - c. 1890). *Revista Territórios e Fronteiras*, 7(2).
- Vargas, J. M. (2013). *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)* (Tese de doutorado), UFRJ.

Zabiela, E. (2002). *A presença brasileira no Uruguai e os Tratados de 1851 de Comércio e Navegação, de Extradicação e de Limites* (Dissertação de Mestrado em História), UFRGS.

NOTAS

- 1 O caso da reclamação encaminhada por Canabarro, em nome da viúva de um amigo seu, de quem era inventariante pode ser bastante esclarecedor. Segundo o General, possuindo terras em limite dúbio da fronteira não demarcada a dita senhora tivera seu gado embargado para que não transitasse dentro de sua propriedade. Para mais exemplos ver documentos do Códice 221/3/7 e 221/3/9- AHI.
- 2 Essa proibição não foi exclusividade dos *blancos*, *colorados* também impediam a saída de gado do Estado Oriental em momentos considerados de risco durante o conflito, quando a taxa de reprodução não permitiria a manutenção da pecuária. Todavia, os registros dessas situações são ínfimos se comparados com a aplicação da proibição realizada pelos *blancos*, e pelo seu significado sobre o projeto político oribista.
- 3 Dom Tomás Guido, representante diplomático de Buenos Aires e também de Manuel Oribe, deixa claro que os embargos podem ser levantados caso se pague as taxas sonegadas. Ainda assim, em nenhum documento em que se relatam embargos, ou mesmo nas súplicas de súditos se encontra menção à sonegação desses impostos. Para ver a afirmações de Guido: “Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado à Assembléia Geral Legislativa na 3ª. Sessão da 8ª. Legislatura pelo respectivo ministro e secretário de Estado Paulino José Soares de Souza – Anexo A- negócios do Rio da Prata (1850)”. ANRJ. p. 01.
- 4 No Rio Grande do Sul, coexistiram charqueadas no Rio Jacuí, relativamente próximas à Porto Alegre e as da região sul, que além do núcleo pelotense ainda contavam com outras em Rio Grande e em Jaguarão. No Estado Oriental, além de charqueadas ou *saladeros* – como eram chamados do outro lado da fronteira – na margem do Jaguarão em Cerro Largo, existia o núcleo do Porto do Buco, anexo a Montevideu e um número menor delas em Salto e Paysandú, que se beneficiavam do Rio Uruguai para escoar a produção.
- 5 A título de referência, Magariños de Mello aponta que no mesmo tempo de 105 meses o exército, segundo seus cálculos aproximados, teria consumido entre 525.000 e 880.000 reses. (Magariños de Melo, 1948: 511-512)
- 6 Vargas explica que há uma discrepância entre os dados estatísticos mais comumente utilizados pela historiografia, compilados pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul em 1922 e os anexos dos Relatórios, muito mais detalhados, especialmente nos anos que se seguem ao fim da Revolução Farroupilha. Como Vargas, creio que os dados dos Relatórios sejam muito mais fidedignos, dado condizerem com os movimentos no Estado Oriental. (Vargas, 2013: 326-327)
- 7 Ofício de 24.10.1849 – CV 659, Anais do AHRS, v. 3, 1978.
- 8 O inventário a que me refiro é o da esposa de Aníbal Antunes Maciel, Felisbina da Silva Antunes. Caixa 006.103, Comarca de Pelotas, 1ª Vara Cível – APERS.
- 9 Correspondência do Presidente da Província, Maço 20, nº 24 1850. A – 7.02. AHRS.
- 10 Correspondência do Presidente da Província, Maço 27, nº 17, 1856. A – 7.04. AHRS.
- 11 Rio de Janeiro, 5 de maio de 1849. Avisos do Ministério de Estrangeiros - B.1.027 - AHRS.
- 12 Rio de Janeiro, 5 de maio de 1849. Avisos do Ministério de Estrangeiros - B.1.027 - AHRS.

CC BY-NC-SA