

## CHARQUEADAS E FRIGORÍFICOS NA FRONTEIRA: O TRÂNSITO PELO PROTO DE MONTEVIDÉU NO INÍCIO DO SÉCULO XX

SUSANA BLEIL DE SOUZA

Professora de História da América do Departamento e do Pós-Graduação em História da UFRGS.

Pesquisadora do CNPq.

Endereço residencial: Rua Marquês do Pombal,

351/32. Cep: 90540-001 – Porto Alegre – RS – Brasil.

E-mail: [sbleil@orion.ufrgs.br](mailto:sbleil@orion.ufrgs.br)

Fone: (55 – 51) 222.1048 Fax: (55 – 51) 316.6639

### a) As charqueadas santanenses e a exportação por Montevidéu

A atividade comercial de Sant’Ana do Livramento era o elemento fundamental de sua expansão urbana. E a par de todos os problemas existentes como o dos transportes, falta de crédito e diminuição das importações, era o comércio que mantinha o maior número de estabelecimentos e de empregados<sup>1</sup>. Um relato de viagem de 1918, mostrava a expansão das cidades fronteiriças de Sant’Ana e Rivera, salientando, quanto à cidade oriental a afirmação de que “... *ya son muchos los que afirman que no menos de quince mil almas pueblan aquel municipio, rivalizando con la ciudad brasileña en habitantes*”<sup>2</sup>. E mais adiante, afirmava: “*aún para los que visen y trabajan en aquellas ciudades no paso desapercibido (...) el movimiento extraordinario de comercio en las proximidades de la línea (...)*” E concluía sobre o comércio:

*“las principales calles de ambas ciudades están atestadas de grandes almacenes y tiendas y el intercambio comercial entre ellos y el transporte de mercaderías para campaña se efectiva durante todo el día hasta disminuir por la noche (...)”*<sup>3</sup> Ao lado do comércio, atividade responsável pela constante expansão urbana, a pecuária se constituía no principal dinamizador da economia do município.

Ao lado do comércio, a atividade responsável pela constante expansão urbana, a pecuária se constituía no principal dinamizador da economia do município. O aumento do rebanho bovino e a melhoria das raças, com a expansão de reprodutores europeus, para couro, provenientes da região platina, bem como o aumento do rebanho ovino para a lã era produzida-se principalmente, nas grandes propriedades<sup>4</sup>. No Uruguai, a década de 1860 presenciava um novo incremento na introdução de ovinos finos para a mestiçagem. Foi a fase da merinização dos rebanhos *criollos* ovinos. As raças inglesas de carne se desenvolveram após 1890, com a demanda dos frigoríficos argentinos<sup>5</sup>.

A braços com uma crise na charqueada, pela diminuição de demanda, Uruguai e Argentina se concentraram na produção de ovinos e conseqüentemente, carneiros mesmos australianos e rambouillet cruzam tranqüilamente a fronteira, por contrabando, povoando as estâncias rio grandenses. O avanço dos ovinos para a fronteira, deu-se com lentidão. A produção de lã dos municípios meridionais do Rio Grande do Sul era absorvida pelas “barracas” uruguaias<sup>6</sup>.

Em termos de pecuária, é a fronteira que se manifesta mais afeita às novidades, segundo R. Pébayle. A exemplo do Uruguai e da Argentina, o rebanho ovino aumentava em quantidade e em qualidade, passando de cem milhões de cabeças, em 1899 a cinco milhões em 1920<sup>7</sup> Mas, embora a demanda de lã, pela indústria têxtil européia tivesse aumentado, a Campanha rio-grandense, muito especialmente o município de Sant’Ana do Livramento, continuava desenvolvendo a pecuária bovina e em função dessa atividade, no início do século XX, foram instalados as primeiras charqueadas da área. A expansão da pecuária ovina no início do século XX, explica o fato de concomitantemente à instalação das charqueadas, ter começado a funcionar em Sant’Ana, em 1908, o Lanificio do Rio Grande do Sul Thomaz Albornoz S/A. Primeiramente instalado como comércio de lãs em bruto com vendas para Porto Alegre e Montevidéu, em 1938, o lanificio incorpora sócios e transforma-se em empresa, passando inclusive a investir na pecuária<sup>8</sup>.

Cabe examinar, embora de forma breve, alguns aspectos do comércio e exportação do charque e da carne frigorificada, ambas na área de Sant’Ana do Livramento, como representantes destas atividades na região da fronteira, que tinham o escoamento de sua produção justamente através do porto de Montevidéu, utilizando-se portanto, dos frigoríficos de trânsito do país vizinho.

Foi a partir de 1890 que se deu o crescimento da atividade charqueadora no Rio Grande do Sul e, em 1909, já havia 36 estabelecimentos para o preparo do charque no Estado<sup>9</sup>. Sant’Ana entretanto, só teve suas primeiras charqueadas no início do século XX. Até então, o gado da área era conduzido, para os “*saladeros*” do Uruguai, para Bagé ou para as charqueadas de proprietários orientais, em Quaraí e Barra do Quaraí<sup>10</sup>. No início do século, Albino Costa, jornalista que defendia os interesses comerciais de Livramento, encaminhava ao Ministério da Fazenda uma exposição justificativa, anexa ao requerimento dos empresários uruguaios Francisco Anaya e Pedro Irigoyen, pedindo a isenção de direitos para o material de construção da charqueada de Sant’Ana. A charqueada, que tinha o nome da cidade, foi fundada pelos empresários uruguaios em 1903 e foi a primeira do município.

É interessante percorrer as opiniões de Albino da Costa na defesa dos interesses industriais, comerciais e pecuários do município através de seus memoriais ao governo central. Dirigindo-se ao Ministério da Fazenda para pedir a isenção de tributos para o material da charqueada, pode-se observar qual era o pensamento no início do século a respeito do que seria considerado indústria e quais os economistas com os quais eram partilhados os entendimentos a respeito do que pudesse ser considerado indústria. Em seu memorial, dizia A. Costa:

*“Na actualidade, todos os tratadistas de economia política classificam a criação de gados entre as indústrias agrícolas. Sans bétail point de agriculture, diz J. B. Say. A sciencia da agricultura ou agronomia, diz Milve Edward, comprehende: a produção vegetal ou phitotechnia, a produção animal ou zootechnia”*<sup>11</sup>.

O Ministério da Agricultura, em 1890, havia criado os “Comícios Agrícolas Regionaes” para “*facilitar a expansão das forças productoras em todos os ramos do trabalho*” e estabelecera prêmios “*para os melhores creadores de várias espécies de gado*”. E “*outros prêmios para o cultivo das terras*”<sup>12</sup>. “*Desde então, ficou, em*

*nossa legislação, classificada a indústria da criação como uma das indústrias agrícolas*”<sup>13</sup>..

Vê-se que este posicionamento estava conforme com o pensamento oficial do Partido Republicano Rio-Grandense que tinha entre suas teses “*financeiras e econômicas*”, o desenvolvimento da “*agricultura, criação e indústrias rurais*”; “*organizar o plano geral das vias[de transporte] como garantia da defesa do território nacional, do desenvolvimento industrial do país e facilidade de suas relações exteriores*”; e o *protecionismo*: “*proteção às indústrias do país*”<sup>14</sup>. Concluiu Albino Costa, em sua exposição que:

*“A criação do gado é uma indústria agrícola do ramo agro-pecuário representando a parte industrial da zootechnia”[...] fica, pois, fartamente justificada a razão porque os peticionários classificam de estabelecimento agrícola, para efeito legal de isenção de direitos, a “xarqueada que elles estão montando na cidade”*<sup>15</sup>.

A percepção de indústria no início do século XX estava ligada a de transformação da natureza com o objetivo de beneficiar o homem. Isso explica, como a charqueada, uma manufatura, podia ser considerada uma indústria. “*Uma xarqueada não é uma fabrica de manufaturas, como os teares, as fundições e outras, em que a matéria prima se transforma em produtos secundários*”. Resumia Albino Costa, de acordo com a experiência da época, que havia três sistemas de “*exploração regular da indústria pecuária: o desdobramento da rez em xarque, o esquartejamento para camaras frigoríficas, o transporte vivo, ou do gado em pé*”<sup>16</sup>.

A charqueada de propriedade de Anaya e Irigoyen ocupava uma área de 522 ha, na margem direita do arroio Carolina, compreendendo uma floresta de eucaliptos para o consumo da charqueada.

Havia além da charqueada, uma fábrica de línguas enlatadas, sabão e sebos. A “*praia*” tinha capacidade para 230 cabeças, trabalhando com uma média de 90 por hora. Os tanques de “*salgação*” eram em número de 13. A matança em 1911 tinha sido de 70.500 cabeças. A forma de preparo da carne era a do “*tipo platino*”, o charque era “*feito em salmora a quente. Dos tanques a carne passava para os esfumadores, sendo novamente salgada, agora pelo sal sólido, e em seguida tratada pelo sol e ao ar*”<sup>17</sup>. A povoação da charqueada era de 900 habitantes distribuída em 150 casas. A direção da charqueada estava confiada a Pedro Irigoyen e a direção do escritório de vendas em Montevideu era exercida por Francisco Anaya<sup>18</sup>. Em 1917, foi vendida à Companhia Armour de Frigoríficos, uma empresa norte-americana, sediada em Chicago.

A charqueada da Sociedade Anônima Industrial e Pastoril apresentava as características das outras implantadas na linha divisória: predomínio de capitais platinos ou anglo-saxões e escoamento, via ferrovia e navegação, pelos portos platinos<sup>19</sup>.

A charqueada São Paulo, propriedade da Companhia Progresso Uruguai-Brasil, foi fundada em 1910 por capitais uruguaios e brasileiros. Mais tarde, passou a pertencer à Cooperativa Santanense de Lãs, da mesma forma que a charqueada Bela Vista, a principal dentre as charqueadas de menor porte existentes em Livramento, em cujo local estão atualmente os depósitos do lanifício Albornoz<sup>20</sup>.

O charque, assim como os outros produtos derivados da pecuária, continuavam a ter no porto de Montevideu o intermediário de grande parte das exportações. Da cidade-porto, o charque era re-exportado para Cuba ou para o próprio Brasil, abastecendo as populações de baixa renda do Rio de Janeiro, Bahia e do Nordeste do país. Relatava o diretor do porto de Porto Alegre:

*“Exceção feita do fumo, a herba e o aguardente cujo consumo se faz no próprio território uruguaio, os couros, as lãs e os produtos bovinos, que exportamos para os nossos vizinhos, contrabandeados ou não, fazem allí um simples transitio, em demanda do porto de Montevideo para re-exportação”*<sup>21</sup>

Afirmava ainda, o mesmo diretor:

" No 1º semestre de 1927, por exemplo, transitaram pelo territorio Uruguayo com destino a exportação, dentre outros, os seguintes productos brasileiros:

Xarque .....	9.173.250 kg.
Chifres .....	63.540 kg.
Couros de carneiro.....	910.436 kg.
Couros vaccuns salgados.....	211.912 kg.
Couros vaccuns seccos.....	493.350 kg.
Lã.....	3.973.788 kg
Produtos porcinos.....	152.212 kg

## **b) O contrabando de exportação na fronteira**

Os algarismos oficiais referentes às saídas legalmente feitas pela fronteira e pela barra de Rio Grande, não computavam evidentemente, uma grande parte da produção do oeste rio-grandense que escoava clandestinamente pelas linhas divisórias do Estado<sup>22</sup>. Concluía o diretor em seus estudos:

*“Sendo, aliás, a fronteira de indústria essencialmente pastoril, cujos productos representam os valores mais altos no conjunto da vasta produção geral, e aquelles que mais aproveitam do contrabando, fácil é compreender que as cifras divulgadas da nosa exportação legalizada*

*acham-se sensivelmente desfoleadas, com grave damno para a posição do Rio Grande do Sul na quadro da exportação geral do paiz*"<sup>23</sup>.

O comércio legal de exportação pela fronteira, vinha, no final dos anos 20, decrescendo, em contradição com o crescimento econômico dos municípios daquela zona do Estado. Isso era sinal de que o contrabando de exportação pela fronteira continuava a inquietar o governo. Basta observar os números dos municípios da fronteira:

*" Uruguayana, por exemplo, em 1907 exportou 6.890 toneladas de mercadorias e, após um commercio irregular, chegou a exportar 19.912 toneladas em 1919, retrocendo para 8.506 toneladas em 1924; melhorou, porém, sua posição com 15.903 toneladas em 1926 e 16.379 em 1927.*

*Em Quarahy o decrescimento é mais notavel ainda. As suas exportações foram de 13.272 toneladas em 1917, 6.962 em 1926 e 5.124 em 1927.*

*Itaqui registrou a exportação de 2.521 toneladas em 1926, já tendo ocupado a casa das 11.000 em 1912. Em 1927 declinou, ainda, para 2.255 toneladas.*

*São Borjas accusou a exportação de 3.695 toneladas em 1907; attingiu o maximo de 6.577 toneladas em 1912 e retrocedeu para 2.601 toneladas em 1926 e 379 em 1927.*

*Jaguarão, depois de recencear uma exportação de 1.199 toneladas em 1910, retornou a cifras inferiores, exportando 285 toneladas em 1926 e 352 em 1927.*

*Santa Victoria do Palmar exportou 981 toneladas em 1915, accusou em 1926 - 222 toneladas e em 1927 a de 108 toneladas apenas".*<sup>24</sup>

As cifras do comércio "gaúcho" com o Uruguai denunciavam um forte contrabando:

*" Incrementando o intercambio com as republicas visinhas tudo faz crer que as remessas de nossas sobras para os mercados do Prata tenham-se dado em progressão crescente, notadamente quanto ao xarque, couros, cabelo, fumo, herva-matte, lã, sebo e outros artigos de alto preço e de desenvolvida produção da região fronteriça e serra."*<sup>25</sup>

Mesmo com a redução dos impostos de exportação sobre artigos como: os couros de 10%, para 4% entre 1904 e 1928; o fumo de 10% para 6%; a erva-mate e o charque de 6% para 1%; e ainda com a exportação livre de tributos das conservas e sub-produtos dos frigoríficos, o contrabando continuava sendo praticado em escala ascendente<sup>26</sup>. Já em 1909, o relatório do consulado brasileiro em Montevidéu destacava o fato de que dos dados enviados ao Ministério não constavam as cifras relativas ao charque vindo do Rio Grande do Sul, em trânsito por Montevidéu, com

destino aos portos brasileiros. Escrevia a Gazeta de Notícias do Rio de Janeiro, de 10 de dezembro de 1909, em trecho transcrito pelo ofício consular:

*“Estamos informados de que aos portos do extremo norte chegam grandes partidas de xarque, nominalmente oriundas de xarqueadas brasileiras, estabelecidas perto da nossa fronteira com o Uruguay, que passam em trânsito por Montevideú*

*Este xarque, sob o pretexto de maior facilidade de transporte, atravessam, em trânsito, a República do Uruguay e, do porto de Montevideó, é expedido, em navios de carga, para as praças de Pará e Manáos”<sup>27</sup>.*

E mais adiante, continua o mesmo jornal:

*“Já é devéras por lastimar que a deficiencia de transporte interno no Rio Grande do Sul dê motivo a que o xarque nacional, preparado nas vizinhanças da fronteira, se escoe, em trânsito, para um porte estrangeiro, de onde vem para os portos nacionaes em navios de carga, que fazem assim grande concorrência á cabotagem nacional”<sup>28</sup>.*

A exportação de artigos de produção nacional para os portos do país, através de trânsito com os países limítrofes, estava regulamentada pela Decreto n. 8.547, de 01 de fevereiro de 1911<sup>29</sup>. Assim, quando um charqueador rio-grandense desejava exportar para qualquer porto do Brasil certa quantidade de fardos de charque, utilizando-se do trânsito pelo território uruguaio, deveria requerer a expedição do certificado de trânsito para um número determinado de fardos de charque e dar os nomes dos negociantes estabelecidos nos diversos portos. O embarque era conferido e o certificado do trânsito entregue ao comerciante<sup>30</sup>. O charqueador uruguaio que quisesse exportar para o Brasil certa quantidade de fardos por contrabando, comprava de um exportador brasileiro um certificado de exportação de charque para portos brasileiros em trânsito. A fraude girava em torno do representante do fisco brasileiro que atestava o embarque de uma mercadoria inexistente. O charqueador brasileiro vendia o certificado ao seu colega uruguaio que fazia a exportação do seu charque para os portos brasileiros como se a mercadoria procedesse do Brasil em trânsito pelo território uruguaio e, portanto, isenta do pagamento de direitos de importação no Brasil. Esse processo de burlar o fisco foi descrito por F. Resende Silva, encarregado pelo Ministro da Fazenda, de inspecionar os serviços da Delegacia Fiscal, no Rio Grande do Sul, entre 1919 e 1921.<sup>31</sup> A respeito do contrabando de charque, pronunciava-se em 1928, o então presidente do Estado, Getúlio Vargas:

*“(...) o contrabando do charque, pelo tráfico clandestino de guias, é a introdução directa de mercadoria estrangeira, lesando também directamente a produção nacional, pela interferencia dum factor estranho, capaz de abarratar os nossos mercados, aniquilando a industria e a criação”<sup>32</sup>.*

Além do processo de exportação fraudulento através das guias falsas, visto anteriormente, havia ainda o fato de que o charque de refugio produzido no Mato

Grosso, era trocado em Montevideu. O charque mato-grossense era destinado ao Rio de Janeiro, e sempre enviado pelo *ferrocarril del Noroeste*, com destino a Montevideu para ser despachado. Lá realizava-se a troca: o charque gordo platino era remetido para o Rio de Janeiro, acompanhado de guias de procedência brasileira e o magro do Brasil, era expedido para Cuba como sendo de procedência brasileira<sup>33</sup>.

Considerava o Presidente do Estado, Getúlio Vargas que: *“a vantagem de possuímos um mercado próprio de consumo para o nosso principal produto de exportação, é destruída pela concorrência fraudulenta da mercadoria estranha”*<sup>34</sup>. E concluía:

*“(...) penso que o único meio viável, eficaz e definitivo para extinguir o contrabando de xarque, será o que vulgarmente chamamos a desnacionalização do producto, isto é, a promulgação duma lei, considerando como de produção estrangeira todo o xarque que não transitar sómente pelo território nacional”*<sup>35</sup>.

A lei brasileira que desnacionalizou o charque de produção nacional em trânsito, por território estrangeiro, para reingressar no país foi aplicada em 1929. Com essa medida, o charque deveria pagar imposto de importação quando reingressava em território brasileiro, como fazia o charque platino.

### **c) A crise da charqueada e a entrada do frigorífico**

A economia pecuária do Rio Grande do Sul durante a República Velha caracterizou-se por uma situação de crise contínua, intermediada por um certo período de recuperação, durante a Primeira Guerra Mundial. A pecuária sulina atravessava um período de estagnação, com reduzida capacidade de acumulação, com uma tecnologia primitiva a baixa rentabilidade:

*“A crise configurava-se não somente no plano da produção - uma pecuária extensiva e uma charqueada obsoleta, em descompasso tecnológico com os avanços mais recentes de frigorificação da carne - mas também do mercado. Revelara-se, claramente, o drama gaúcho de produzir para o mercado interno um artigo que, apesar de apresentar um elevado custo de produção, não podia ser oferecido a um alto preço, pois, com isto, tanto se restringia o consumo quanto induzia o aparecimento de concorrentes”*<sup>36</sup>.

Na virada do século, a queda da produção de carne salgada mostra que no Prata entretanto, pode-se dizer que a partir de 1903, os frigoríficos haviam substituído os *“saladeros”*, na Argentina<sup>37</sup>.

<b>QUINQUENNIUM FRONTEIRA</b>	<b>URUGUAY</b>	<b>ARGENTINE</b>	
1890-1894	2.532,250	3.326,900	377,700
1895-1899	2.979,500	1.954,700	245,600
1900-1904	2.897,000	1.203,200	358,200
1905-1909	2.551,900	834,000	
950,700			
1910-1914	1.822,750	454,500	
1.592,600			
<b>RIO GRANDE</b>		<b>TOTALE</b>	
2.150,000		8.386,850	
1.425,000		6.604,850	
1.589,000		6.113,100	
1.997,000		6.399,800	
1.747,000		5.734,400	

O processo no Uruguai foi brusco. Em três anos, de 1912 a 1914, a “*nova indústria sucedeu por completo a tradicional*”<sup>38</sup>. A grande mudança produziu-se exatamente em 1913, quando, pela primeira, vez e para sempre, o volume de carne congelada exportada pelos frigoríficos ultrapassou o volume de charque exportado pelos “*saladeros*”. O reverso da era do frigorífico era a ruína progressiva da indústria tradicional e do charque<sup>39</sup>.

Em 1900, funcionavam no Uruguai dezenove charqueadas que abatiam anualmente, 600 mil reses para o charque. Em 1927, só havia uma charqueada em atividade, a de R. Tabares & CIA, em Montevideu<sup>40</sup>.

A partir das instalações dos primeiros frigoríficos no Prata, travou-se uma luta entre os capitalistas norte-americanas e ingleses pelo mercado platino que culminou com a adoção de uma divisão dos porões dos navios frigoríficos: para os norte-americanos 41,35%; para os britânicos, 40,15% e para os argentinos, 18,5%<sup>41</sup>. Os frigoríficos instalados no Uruguai se estabeleceram na região de Montevideu - e no litoral sul. Vários eram os motivos: a proximidade com os gados mais refinados do litoral-sul e centro-sul e a região invernadora, a extensão da rede ferroviária que se abria em forma de leque desde a capital a todas as zonas do país, a existência de uma “*tablada*” já prestigiada, a abundância de mão-de-obra e ainda, no caso de



Montevideu, ser este o grande centro das transações mercantis e o principal porto transatlântico da República<sup>42</sup>.

A I Guerra Mundial trouxe previsões otimistas para os frigoríficos platinos. A guerra aumentou os preços e ampliou a demanda, pois a indústria do frio tinha que alimentar grandes multidões mobilizadas. A economia “*ganadera*” prolongou por mais um ano após o término da guerra, a euforia dos bons preços, para a partir de 1920-21, o Uruguai como o resto do mundo, mergulhar numa crise deflacionária<sup>43</sup>.

O último frigorífico a entrar no processo de monopolização dos capitais externos foi o Frigorífico Anglo, originalmente a empresa Liebig’s de extrato de carnes, que fora transformada em frigorífico e adquirida em 1924, por uma firma inglesa. A partir daí, o Rio da Prata estava totalmente controlado. O comércio de carnes e sub-produtos estava todo entregue a nove empresas frigoríficas que mantinham em suas mãos todos os mecanismos, desde a saída do gado das mãos dos estancieiros até a chegada aos açougues do seu principal mercado, o mercado inglês<sup>44</sup>.

Quanto ao Rio Grande do Sul, com a instalação das primeiras charqueadas, Sant’Ana passou a destacar-se no Estado, tendo o abate local evoluído de 90 mil cabeças em 1900 para mais de 120 mil em 1912, tendo entretanto, essa cifra restringido-se à metade por ocasião da I Grande Guerra. Tal como na região Platina, no Rio Grande do Sul, a classe dominante tinha consciência da crise pela qual atravessava a charqueada e não estava ausente de sua visão, a substituição desta manufatura “*pelos mais modernos processos produtivos de frigoríficos da carne*”<sup>45</sup>. O Secretário da Fazenda, Alvaro Batista, em seu relatório de 1909, considerava que a indústria mais rentável, e a que mais produzia para o Estado e para os particulares era a do charque mas, sabidamente transitória. Nesse mesmo relatório, ponderava:

*O xarque não transpoz ainda os limites das republicas platinas e o do Brazil, senão para ir à Cuba. É, portanto, uma indústria que tende a desaparecer; e, como a nossa principal riqueza consiste na criação do gado, o futuro econômico do Rio Grande está ameaçado, e desde já cumpre-nos estudar e resolver o problema do emprego do nosso gado.*<sup>46</sup>”

Mais adiante em seu relatório, ele afirmava: “*O governo do Rio Grande do Sul previu a extinção do xarque, como alimento e a necessidade de empregar a carne, como matéria prima de outros preparados alimentares*”<sup>47</sup>.

Enfatizando a premência de desenvolver novos processos para prevenir a crise que iria atingir “*uma indústria grosseira e condenada (...)*”<sup>48</sup>, o secretário Alvaro Batista comentava o que acontecia com a indústria do charque na Argentina:

*“As indústrias que a devem substituir estão em pleno florescimento, e a substituição vai dar-se sem abalo econômico, e antes, com inmensas vantagens, aumento de lucro, resultante de um commercio universal, que tomará grandes proporções porque a carne congelada e as conservas têm aberto o mercado mundial”*<sup>49</sup>/

Concluía o secretário que enquanto as “indústrias substitutivas” levavam a matéria prima, o gado, a qualquer mercado do mundo, continuava o Rio Grande a secar e a salgar a carne, como se não estivesse convencido de que este alimento, cada vez menos procurado, iria desaparecer do comércio<sup>50</sup>.

Em 1915, os pecuaristas já discutiam a questão da instalação dos frigoríficos. A “União dos Criadores”, associação fundada dois anos antes, decidira fundar um frigorífico na cidade de Rio Grande. A proposta de fundar o frigorífico em Rio Grande contava com o argumento de que ali seria o escoamento da produção por via marítima, contando com desobstrução da barra<sup>51</sup> e a construção do porto. Nessa discussão tomou parte o cônsul do Uruguai, Vicente CARRIÓ, que propunha o estabelecimento de um frigorífico na fronteira, mais precisamente em Sant’Ana em função da abundância de matéria prima e das facilidades de exportação, via Montevideú<sup>52</sup>.

A fronteira, realmente apresentava inúmeras vantagens: era a região mais povoada pelo rebanho bovino, além de poder contar com o gado importado do Uruguai. Livramento encontrava-se tão próxima às ferrovias uruguaias, quanto às brasileiras e poderia portanto, escoar a sua produção pelo porto de Montevideú.

Frente à proposta do cônsul uruguaio, considerada intromissão nos assuntos internos do Estado, levantaram-se:

*“as críticas dos elementos locais, que denunciaram o fato de que a proposta do cônsul uruguaio ocultaria o interesse de desviar para Montevideú toda a produção de carnes gaúcha. Logo, escaparia do fisco rio-grandense toda a cobrança de taxas e toda a despesa com fretes. Em outras palavras, parte da riqueza que poderia ficar no Rio Grande do Sul, escoava para o país vizinho. Logo, o frigorífico, ao utilizar o serviço de viação férrea e portuária do Uruguai, beneficiaria mais o Estado Oriental do que o Rio Grande”<sup>53</sup>.*

#### **d) O estabelecimento do frigorífico na fronteira**

*O governo em 1912, com a lei nº 148, de 12 de novembro, já isentara de devidos impostos, durante trinta anos, aos estabelecimentos frigoríficos que fossem fundados no Estado. Mas, apesar dos estímulos governamentais, a importação de unidades frigoríficas só foi feita ao final da guerra e, “o local escolhido para o início dessa gigantesca organização foi Sant’Ana do Livramento pela sua privilegiada localização geográfica e ligada diretamente ao Porto de Montevideú através da estrada de Ferro do Uruguai”<sup>54</sup>.*

Em 1917, a charqueada Santana foi vendida a uma empresa norte-americana, sediada em Chicago desde 1867 - a Companhia Armour. Para a instalação da empresa, engenheiros e construtores foram trazidos do Uruguai, enquanto equipamentos e capitais vieram dos Estados Unidos, via Montevideú. Toda a divisão operacional vinha do exterior<sup>55</sup>.

*“Depois de várias negociações a 27 de fevereiro de 1917 a Companhia Armour do Brasil adquiriu o estabelecimento saladeril pertencente à firma ‘ANAYA e IRIGOYEN. A firma constituiu-se em 19 de junho do mesmo ano com o capital na época de dois mil contos. Pouco tempo depois, a Companhia já havia empregado nove mil e quinhentos contos, sendo que sete mil em imóveis, campo, casas, frigorífico em construção e o restante em máquinas e instalações”<sup>56</sup>.*

Inicialmente a Armour de Livramento dedicou-se ao fabrico de conservas, produzindo além disso graxa e sabão. Sua primeira exportação de conservas, feita pelo porto de Montevideu, foi de 1.347.552 quilos<sup>57</sup>. Nesta época, o jornal santanense, “O Maragato”, publicado em Rivera por motivos políticos partidários, noticiava que a sociedade “Frigorífica Armour de la Plata” já organizara as bases e condições para fundar um depósito frigorífico no porto de Montevideu<sup>58</sup>:

*“A saída da produção por Montevideu acentuava a vinculação com o Prata. Para a exportação de carnes a frio a Armour dispunha de um ramal ferroviário que atingia as instalações frigoríficas e por onde chegavam os vagões que levavam os derivados de carne para um hangar naquele porto do Prata”<sup>59</sup>.*

Em setembro de 1918, chegou ao Estado, o presidente das companhias frigoríficas Armour, na América do Sul, Hanford E. Finney. Em entrevista concedida ao jornal Correio do Povo, da capital, e transcrito pelo periódico fronteiriço O Maragato, o presidente da Armour referia-se à expansão das atividades da companhia via Argentina, no Uruguai, no Paraguai, no Chile e no Brasil, onde estavam sendo instalados dois frigoríficos, um em São Paulo e outro em Sant’Ana que seria a sede da companhia Armour do Brasil. Hanford E. Finney dizia na entrevista, a respeito do porto do Rio Grande:

*“Para que elle seja frequentado pelos vapores transatlanticos, [...] é preciso melhorar não sómente as vias ferroviarias mas tambem as terrestres, para que possam transportar até aquelle porto os productos do interior do Estado em quantidade sufficiente para darem cargos a taes vapores. Este Estado produz muito, porém, tem pouquíssimos meios de transporte.”<sup>60</sup>*

Mais adiante na entrevista, Finney considerava que a confiança no Estado era tão grande que a Companhia Armour não hesitou em empregar dois milhões e meios de dólares americanos em seu frigorífico de Sant’Ana,

*“(...) em vista das vantagens offerecidas pelo governo e pela estrada central do Uruguay, a Armour exporta seus productos via Montevideo. Mas desde que o governo do Rio Grande do Sul e a estrada de ferro offereçam as mesmas vantagens, a Companhia [exportará] a sua produção pelo porto do Rio Grande [...]”<sup>61</sup>*

O presidente da Armour esclareceu ainda, que os carros especiais para o transportes de carnes congeladas ou resfriadas estavam sendo construídos por conta da Estrada de Ferro Central do Uruguai<sup>62</sup>.

Em 1918, a charqueada instalada pela Sociedade Anônima Industrial e Pastoril, foi vendida para outra companhia norte-americana, a Wilson, que inicialmente produzia carne conservada, sebo, ossos, cabelo, garras e nervos, carnes de novilhos e de vacas. Na época, a Companhia possuía um pequeno frigorífico, com projetos de ampliações. Também a Wilson exportava pelo porto de Montevidéu, seguindo daí os seus produtos, como os da Armour para as vendas internacionais. A Wilson exportava carne frigorificada em 1915 e a Armour passou a fazer o mesmo, a partir de 1920, ambas por Montevidéu e de lá, os produtos ganhavam os mercados internacionais.

Após a guerra, o setor de carnes frigorificadas atravessou um período de dificuldades, *“devido ao número excessivo de companhias frente à disponibilidade de gado para o abate e frente ao mercado consumidor nacional e principalmente internacional”*<sup>63</sup>. Com o término do excepcional abastecimento em função da mobilização de guerra, o mercado mundial sofreu uma rearticulação e em consequência, as exportações de carne em conserva e congeladas reduziram-se drasticamente. Entretanto, o frigorífico Armour de Livramento foi dos únicos frigoríficos rio-grandenses que se manteve ativo durante todo o período da República Velha, apesar da diminuição geral da produção da indústria do frio.

No mercado mundial de carnes congeladas a América Latina, por volta do final dos anos 20, participava:

*“com 40% e, neste percentual, a Argentina supre 84%, o Uruguai 10%, e o Brasil 6%. A situação dos frigoríficos instalados no Rio Grande do Sul é exemplo acabado da localização e função periférica-dependente na formação e no mercado mundial”*<sup>64</sup>.

## **e) Conclusão**

Por muito tempo, o município de Livramento reclamou das dificuldades com os transportes para chegar ao porto de Rio Grande. A ferrovia rio-grandense só chegou à cidade quase duas décadas após a chegada da ferrovia uruguaia à cidade de Rivera. Mesmo atingindo o porto de Rio Grande, inúmeras eram as dificuldades para chegar-se até lá, pois era preciso dar *“uma tremenda volta por Cacequi [...] por uma via de tala estreita, mal construída, imprópria para o tráfego rápido e pesado”*<sup>65</sup>. Um passo no sentido da ligação do município com o porto de Rio Grande, em uma linha mais curta foi dado em 1923, com a conclusão da ferrovia São Sebastião - Dom Pedrito, atingindo este ramal a Livramento. As linhas férreas anteriores, como a de Saican - Livramento de 1907, cujo entroncamento Rosário a Livramento estava pronto em 1910, ainda dificultava o acesso ao porto do Litoral gaúcho.

Apesar da construção de vias férreas que facilitaram o acesso ao porto do Rio Grande e da abertura da barra, a integração nacional da fronteira ainda não se

concluía. O vínculo com Montevideu não foi definitivamente “*rompido com a extensão da rede ferroviária do Estado, nem com as melhorias implantadas no porto de Rio Grande, no final da Primeira Guerra Mundial*”<sup>66</sup>. As ligações com o porto uruguaio se estenderam mesmo após a Segunda Guerra Mundial. Só com as rodovias na década de 50, é que realmente efetivou-se a integração da fronteira com o resto do país, “*quando Porto Alegre e São Paulo passam a ocupar a posição de pólo desse espaço regional*”<sup>67</sup>.

## NOTAS:

- <sup>1</sup> Sobre as atividades ligadas à pecuária, ao comércio e a expansão urbana, consultar o recente trabalho da geógrafa: N. O. SCHÄFFER. *Urbanização na fronteira: expansão de Sant’Ana do Livramento*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura Municipal de Sant’Ana do Livramento, 1993. p.37-50.
- <sup>2</sup> Segundo o censo de 1920, a população urbana de Sant’Ana era e 11.000 habitantes; a rural de 19.000 habitantes e portanto o total do município apresentava 30.000 habitantes. FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul - Censos do RS 180-1950. Porto Alegre, 1981, p.127.
- <sup>3</sup> A. BARRIOS PINTOS, *Rivera, una historia diferente*. Montevideo: Intendencia Municipal de Rivera, 1985, p.160.
- <sup>4</sup> Propriedades de 4 mil a 29 mil hectares. Ver: N. O SCHÄFFER. Op cit., p.43. Para introdução do ovino na campanha ver: G. R. NEVES. Op. cit., pp. 103-113.
- <sup>5</sup> J. P. BARRÁN, B. NAHUM. *História rural del Uruguay moderno: 1851-1865*. Compendio del tomo I. Montevideo: Ed. de la Banda Oriental, [s. d.], p.62.
- <sup>6</sup> G. R. NEVES. *Fronteira Gaúcha (Fronteira do Brasil com o Uruguai)*. Tese para a obtenção do título de livre-docente em geografia. Belo Horizonte: UFMG, 1976.(mimeo) Op. cit., p.110 e R. PÉBAYLE. *Eleveurs et agriculteurs du Rio Grande do Sul (Brésil)*. Paris: Université de Paris I, 1974. (Thèse pour lê doctorat Es-Lettres)., pp.251-252.
- <sup>7</sup> R. PÉBAYLE. op. cit., p.267.
- <sup>8</sup> N. O. SCHÄFFER. op. cit., p.47
- <sup>9</sup> REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO. Porto Alegre Livraria do Globo, dezembro 1922, n.8, p.240. Para um estudo mais detalhado das charqueadas e frigoríficos no Estado, ver: S. J. PESAVENTO. *Republica Velha gaúcha: charqueadores, frigoríficos, criadores*. Porto Alegre: Movimento/IEL, 1980. F. PIMENTEL, *Charqueadas e frigoríficos* [s.c.]: Tipografia do Cento, [s.d.].
- <sup>10</sup> N. O. SCHÄFFER. Op. cit., p.43.
- <sup>11</sup> A. COSTA. Exploração agro-pecuária ou indústria saladeira. Livramento. Tup. La France: 1904, P.5.
- <sup>12</sup> Ibid, p.6.
- <sup>13</sup> Ibid, p.6.
- <sup>14</sup> J. L. OSÓRIO. Partidos políticos no Rio Grande do Sul (período republicano). Pelotas: Globo, 1930. *Apud*: S.J. PESAVENTO. *A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina do trabalho (1889-1930)*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988, p.116. Uma análise mais detalhada do que era considerado indústria durante a República Velha não cabe dentro do contexto deste trabalho. Para isso, ver: S.J. PESAVENTO. Op. cit., p.116 e seguintes.
- <sup>15</sup> A. COSTA. Op. cit., pp 6-7.
- <sup>16</sup> Ibid, p.11.
- <sup>17</sup> F. PIMENTEL. *Aspectos de Sant’Ana do Livramento*. Porto Alegre: Continente, 1943, p.243.
- <sup>18</sup> Ibid.
- <sup>19</sup> N. O. SCHÄFFER. Op. cit., p.45.
- <sup>20</sup> Ibid, p.49.
- <sup>21</sup> H. I. DOMINGUES. *Notas sobre a evolução econômica do Rio Grande do Sul: Estudo do commercio de exportação riograndense*. ? Porto Alegre: Livraria do Globo, 1929, pp.45-46.
- <sup>22</sup> Ibid, p.31.
- <sup>23</sup> Ibid. p31

- 
- 24 Ibid p.31,32
- 25 Ibid p.32
- 26 Ibid, p.45.
- 27 BRASIL. Ministério das relações exteriores. Ofício do Cônsul José Calmon Nogueira Valle da Gama ao Ministro José Maria da Silva Paranhos do Rio Branso. Motevidéu, 21 de maio de 1910.
- 28 Ibid.
- 29 J. R. SILVA. *A fronteira do Sul. Estudo: geographico, economico, historico e fiscal*. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1922. p.509.
- 30 Ibid.
- 31 ibid., p.510.
- 32 MENSAGEM do Presidente do Estado Getúlio Vargas à Assembléia de Representantes do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: A Federação, 1928.
- 33 Ibid.
- 34 Ibid.
- 35 Ibid.
- 36 S.J. PESAVENTO. *República Velha gaúcha: charqueadas, frgioríficos, cridores*. Porto Alegre: Movimento/IEL, 1980, p.290.
- 37 E. ACEVEDO. *La propaganda de "El Siglo" em 1915*. Montevideo: Imprensa "El Siglo Ilustrado", 1915. p. 95. Não é o objetivo desse trabalho uma análise da substituição do "saladeros" e "charqueador" pelo frigorífico. Para este tema ver: J. P. BARRAN, B. NAHUM. *História rural del Uruguay moderno*. Motevideo: Ed. de la Banda Oriental. Tomos V e VI. Para o caso do Uruguai e para o caso do Rio Grande do Sul, ver S. J. PESAVENTO, Op. cit.
- 38 J. P. BARRAN, B. NAHUM. *La civilización ganadera bajo Batlle (1904-1914)*. *História rural del Uruguay moderno*. Motevideo: Ed. de la Banda Oriental., 1977, p.207.
- 39 J. P. BARRAN, B. NAHUM. *La prosperidad frágil (1905-1914)*. *História rural del Uruguay moderno*. Motevideo: Ed. de la Banda Oriental., 1977, p.147.
- 40 BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Ofício do Adido Comercial Décio Coimbra ao Ministro Octavio Mangabeira. Montevideú, 01 de setembro de 1928.
- 41 J. P. BARRAN - B. NAHUM. *La civilización ganadera*.... P. 217.
- 42 Ibid,m p.175.
- 43 G. VÁZQUEZ FRANCO. Ingleses, ferrocarriles y frigoríficos. In: *Enciclopedia Uruguya*. Montevideo: Ed. Reunidas y Editorial Arca, 1968. Tomo III (25) p.98.
- 44 Ibid.
- 45 S. J. PESAVENTO, Op. cit., p.58.
- 46 RELATÓRIO apresentado ao Presidente do Rio Grande do Sul pelo Secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Alvaro Baptista. Porto Alegre: A Federação, 1909, vol.1., p.66.
- 47 Ibid, p.67.
- 48 Ibid., p.67.
- 49 Ibid., p.68.
- 50 Ibid., p.69.
- 51 S. J. PESAVENTO, Op. cit., p.110.
- 52 Ver as propostas do cônsul uruguaio e os argumentos para a instalação de frigorífico na cidade de Rio Grande em: FRIGORÍFICO. Rio Grande. *A estancia*. Porto Alegre: n.26, pp.496-531, abr.1915. A Estancia era o órgão da União dos Criadores do Rio Grande do Sul.
- 53 S. J. PESAVENTO. op. cit., p.111.
- 54 Em 1917 nascia a Armour. *A Plateia e A Folha Popular*, Sant'Ana do Livramento, 1974. Suplemento Especial.
- 55 Em 1917 nascia a Armour....
- 56 Em 1917 nascia a Armour....
- 57 PIMENTEL, Op. cit., p.217.
- 58 DE ACTUALIDADE. *O Maragato*, Livramento, 30 janeiro 1917, p.1.
- 59 N. O. SHÄFFER. Op. cit., p.45.
- 60 A INDUSTRIA frigorífica no Rio Grande do Sul. *O Maragato*. Livramento, 18 setembro de 1918, p.1.
- 61 Ibid.
- 62 Ibid.

- 
- <sup>63</sup> G. MÜLLER. Periferia e dependência nacional - estudo do desenvolvimento do capitalismo no Rio Grande do Sul. São Paulo: FELCH/USP, 1972 (mimeo), p.64.
- <sup>64</sup> Ibid.
- <sup>65</sup> A. de F.MARQUES. Episódios do ciclo do charque. Porto Alegre: Edigal, 1987, p.214. Apud: A. O. SCHÄFFER. Op. cit., p.47.
- <sup>66</sup> N. O. SCHÄFFER. Op. cit., p.47.
- <sup>67</sup> Ibid., pp.47 e 49.