

O MUSEU DO CHARQUE NA CULTURA DE PELOTAS

DOUGLAS DUARTE¹; **JEFERSON MESQUITA**²; **JAMILE WAYNE FERREIRA**³

¹*Universidade Federal de Pelotas – dougufpel@gmail.com*

²*Universidade Federal de Pelotas – jeffe84@globomail.com*

³*Universidade Federal de Pelotas – milewayne.gastronomia@gmail.com*

1. INTRODUÇÃO

O século XIX, no Rio Grande do Sul, foi marcado pelas transições políticas, econômicas e sociais. Através das grandes mudanças com o advento da tecnologia e das novas demandas do comércio internacional, a concentração do poder econômico que se mantivera por muito tempo em posse dos grandes charqueadores, principalmente na cidade de Pelotas, se descentralizou e resultou na perda da tradicional produção de charque.

O presente estudo tem por objetivo, reunir informações sobre a trajetória do charque na cultura pelotense e a desvalorização cultural do produto, frente a industrialização e as novas demandas econômicas geradas pelo mercado exterior, através de uma revisão, dado a especificidade das charqueadas como bens “indivisíveis” e a importância do museu do charque, criado ao final do século XX, como ferramenta importante de auxílio nessa valorização.

2. MÉTODO

O método utilizado no presente estudo foi a partir de revisão bibliográfica acerca do assunto abordado, com embasamento em artigos científicos, livros e documentos datados do século XIX.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Em 1839, o viajante Nicolau Dreys, declarou que Pelotas em pouco mais de vinte anos, deixou de ser uma pequena aldeia (VARGAS, 2011). Entre 1814 e 1860, sua população aumentou 754%, chegando a quase 13 mil habitantes (MONASTÉRIO, 2005, p.15). Se em 1822 havia 18 charqueadas, em 1853 o número de estabelecimentos mais do que dobrou, chegando a 38 charqueadas. O auge da produção de charque na cidade de Pelotas, foram as décadas de 1850 e 1860, onde foram registrados os índices mais altos de abate e exportações do produto. Por outro lado, esse período também foi marcado pela alta do preço dos cattivos e uma crescente concentração dos mesmos nas mãos de poucos charqueadores, a perda do mercado consumidor do sudeste para os saladeros platinos e uma baixa dos preços do charque. A ruína de alguns charqueadores favoreceu o surgimento de novos investidores. Em 1880, ainda haviam 32 charqueadas no município, mas em 1887 esse índice havia caído para 21 e em 1900, quando a comercialização deste produto já havia perdido o prestígio e boa parte da força econômica e política, somente 11 charqueadas permaneciam em funcionamento. (VARGAS, 2011).

Toda charqueada exigia um grande número de tropas de novilhos para o funcionamento da produção, mas poucos charqueadores eram grandes criadores

de gado, com raras exceções. Por maior que fosse o rebanho de um charqueador, ele não era capaz de suprir nem 5% do número total de reses abatidas em seu estabelecimento durante a safra. Assim, mais de 95% do gado abatido na charqueadas era comprado de estancieiros e tropeiros de outras regiões, fazendo com que não se estabelecesse um autoabastecimento de animais para os charqueadores, que dependiam totalmente dos mercados de gado.

Pode-se considerar que nos anos de 1850 havia mais de 5 milhões de reses pastando nos campos da província. Esta era a população bovina do Rio Grande do Sul no início da década de 1820. Tendo em vista as muitas perdas ocorridas durante a Guerra dos Farrapos (1835 - 1845), é provável que em meados dos oitocentos os índices tenham recuperado esta cifra. Em 1889, este número havia alcançado 7 milhões de cabeças de gado (MARQUES, 1987, p.92). Somente a partir da década de 1870 que os rebanhos da região norte do Rio Grande do Sul começaram a ser remetidos para Pelotas. Antes disso, apenas os municípios ao sul do rio Ibicuí, na região da campanha, e da região central da província, estavam inseridos no mercado econômico pecuarista que abastecia as charqueadas pelotenses. Grande parte desse gado, sobretudo os do planalto norte e da região missioneira, não eram remetidos para Pelotas, uma vez que esta rota tomou força apenas nas décadas de 1870 e 1880 (MARQUES, 1987, p. 93). Estes animais eram consumidos localmente, mas também negociados com as charqueadas do vale do rio Jacuí, com as de Salto e Paysandú (no Uruguai) ou remetidos para Santa Catarina, Paraná e São Paulo, por meio do conhecido comércio das tropas que conectava estas regiões do país desde o período colonial (ZARTH, 1997).

O complexo-charqueador escravista entrou em decadência na década de 1880. O declínio do setor coincidiu com a abolição da escravidão (1888) e a queda da própria monarquia (1889), das quais os charqueadores foram defensores. A parceria comercial com os portos do nordeste foi de extrema importância enquanto a economia açucareira apresentou-se em crescimento. Em 1870, a conjuntura desfavorável dos preços do açúcar e a perda excessiva de cativos do nordeste para o sudeste coincidiu com uma dependência ainda maior do charque sulino com o mercado consumidor baiano e pernambucano, o que foi fatal para o setor. As exportações de charque foram caindo até atingir baixos índices de exportação e de preços. Apesar desta crise final, o charque continuou sendo produzido em outras regiões do Rio Grande do Sul pelo século XX, mas desta vez com mão-de-obra assalariada e recursos tecnológicos mais modernos (VARGAS, 2014).

Na década de 1990, cerca de 100 anos após o declínio da indústria do charque na cidade de Pelotas, diante do questionamento acerca da criação do Museu Estadual do Carvão e do esquecimento em relação ao que o charque representou economicamente para o Rio Grande do Sul, um grupo de pessoas interessadas no assunto decidiu fundar em 07 de julho de 1995, o Museu do Charque, com o apoio do Instituto Histórico e Geográfico de Pelotas e usando como base os desenhos e estudos de Danúbio Gonçalves. A proposta dos idealizadores do Museu do Charque é o resgate de uma época e a valorização dos primeiros operários gaúchos, trabalhadores anônimos que foram os alicerces de uma economia pré-industrial e, sem dúvida, o começo da indústria rio-grandense. O Museu funcionou inicialmente junto à sede do Instituto Histórico e Geográfico de Pelotas, na casa de cultura João Simões Lopes Neto, realizando mostras e palestras em Pelotas e na região, inclusive na capital Porto Alegre. O acervo do Museu, a partir de maio de 2000, percorreu 22 escolas, alcançando cerca de 10.000 alunos e professores da rede de ensino fundamental e médio do

município de Pelotas. O projeto contou com palestras e exposições, além de material didático com a finalidade de subsidiar o conhecimento dos professores sobre o tema (PIEPER, D.S. et al. 2003).

De acordo com as concepções da nova museologia, no processo de alfabetização cultural, a ação educacional dos museus deve propor a recriar o passado de maneira que ele possa ser observado, rompendo as distâncias temporais indispensáveis para a apreensão do histórico (MENESES, 2000, p. 98).

4. CONCLUSÕES

Com o passar dos anos, a abolição da escravidão, queda da monarquia e início da industrialização amparada pela tecnologia, o charque não somente perdeu força como foi esquecido culturalmente na região em que foi um dos principais polos produtores do país. A iniciativa do Museu Estadual do Charque, resgata a história da cidade de Pelotas e do Rio Grande do Sul, de maneira abordar o assunto de forma didática e democrática, reverenciando os atores que foram de extrema importância para a economia do estado.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. *Educação e Museus: sedução, riscos e ilusões*. Porto Alegre, 2000.

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

PIEPER, D. S. et al. *Museu do Charque itinerante nas escolas - uma proposta interdisciplinar de educação patrimonial*. **Revista Brasileira de Extensão Universitária**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 39 - 44, jul. - dez. 2003.

VARGAS, J. M. *Das charqueadas para os cafezais? O comércio de escravos envolvendo as charqueadas de Pelotas (RS) entre as décadas de 1850 e 1880*. In: **Anais do V Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional**. Porto Alegre, UFRGS, 2011, p. 1-20.

VARGAS, J. M. *“Um olho no atlântico, outro na fronteira”. Os charqueadores de Pelotas, o comércio de carne-seca e as suas propriedades na fronteira com o Uruguai (século XIX)*. **Clio - Revista de Pesquisa Histórica**. Rio de Janeiro, n. 30.2, 2014.

ZARTH, P. A. **História Agrária do Planalto Gaúcho**. Ijuí: Editora da UNIJUÍ, 1997.