

ASPECTOS DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO SUL: DO SEU REGIME DE APROPRIAÇÃO DA TERRA E DA SUA EXPERIÊNCIA CONTRASTANTE COM O RESTO DO PAÍS

Olimpio J. de Arroxelas Galvão¹

1. INTRODUÇÃO

A região Sul do Brasil oferece um rico cenário para a investigação de problemas de desenvolvimento regional sob a ótica de história econômica comparada.

Por ter apresentado, desde o início do século XIX, uma experiência agrícola singular em todo o país, baseada em colônias de pequenos agricultores proprietários, os estados sulinos ingressaram no século XX com uma agricultura relativamente diversificada, voltada para o abastecimento de mercados regionais e nacionais, e uma base industrial de porte significativo, que chegava a superar, em tamanho, o parque manufatureiro do Estado de São Paulo e o de todos os estados do Nordeste.

Este trabalho, ao destacar as razões do sucesso das economias sulinas, também analisa os percalços da região durante o processo nacional de integração de mercados e as implicações das transformações que ela experimentou, em momento mais recente, quando foi convocada a se modernizar e se tornar participante ativo no esforço nacional de expansão das exportações.

1. Do Departamento de Economia e do CME/CDE — PIMES da UFPE.

2 A SINGULARIDADE DA EXPERIÊNCIA AGRÍCOLA DO SUL E SEUS IMPACTOS TRANSFORMADORES

De uma maneira fundamental, todas as regiões brasileiras compartilharam de uma herança histórica comum: um regime de apropriação da terra que, mesmo quando não negando à maioria da população o acesso ao uso do solo agrícola, evoluiu de forma a impedir o avanço econômico e social de vastos contingentes de famílias que extraíam da agricultura em **terras alheias** a fonte básica de sua subsistência.

As origens das políticas de concessão de terras e suas implicações sobre o desenvolvimento da economia nacional foram estudadas em outros trabalhos recentes do autor (Galvão, 1991a e 1988). Nesses trabalhos, foi argumentado que o sistema de apropriação da terra agricultável e as diversas formas de controle exercido sobre a mão-de-obra pelas elites agrárias brasileiras, constituíram os fatores causais básicos do atraso histórico das economias regionais e do lento processo de integração da economia nacional.

No Sul do Brasil, tal como em todas as outras regiões, terras foram doadas a (ou ilegalmente apropriadas por) um pequeno número de pessoas. É legítimo concluir, assim, que muito da história do Sul, tanto quanto da de outras regiões, é a história das suas "plantations" ou das suas grandes fazendas pecuárias.

Todavia, em contraste com as outras regiões brasileiras, áreas significativas dos estados sulinos adotaram, durante todo o século XIX, padrões bem diferentes de povoamento e de uso da terra, em comparação com os que prevaleceram, no mesmo século, em todo o resto do país. Este fato marcou profundamente a evolução econômica da região Sul, influenciando decisivamente o desenvolvimento dessa região no século seguinte e a posição que ela hoje ocupa no cenário nacional.

Desde o final do século XVIII (ainda, portanto, no período colonial), mas sobretudo após a Independência, os governos no Brasil, por motivos variados (que incluíam a proteção das fronteiras nacionais, a diversificação da economia, a melhoria na qualidade da força-de-trabalho, o povoamento do território e até o desejo de "dar o bom exemplo" às elites agrárias da época), tentaram, por diversos meios, atrair para o Brasil vastos fluxos de imigrantes europeus, especialmente colonos das nações de língua germânica e da Itália. No início, os governos (na figura das autoridades coloniais por-

tuguesas e, depois, na dos Reis brasileiros), tentaram localizar os colonos imigrantes próximos às áreas mais populosas, para que estes tirassem partido das vantagens oferecidas pelos centros de consumo já consolidados, bem como de muitas outras facilidades infra-estruturais que já estavam disponíveis nas áreas de exploração das velhas "plantations".

Com efeito, na primeira metade do século passado, numerosas iniciativas foram tomadas para localizar colonos imigrantes no Nordeste (especialmente na Bahia e em Pernambuco, mas também em outras províncias da região), no Espírito Santo, no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Minas Gerais, e até mesmo nas remotas províncias amazônicas (Cf. **Browne**, 1972; **Willems**, 1946; **Carneiro**, 1950 e SNDCB, s.d.). Todavia, o Governo Imperial sempre se defrontou com enormes dificuldades para encontrar terras disponíveis para propósitos de colonização, posto que suas solicitações aos governos provinciais e locais sempre obtinham a mesma resposta: não havia terra pública disponível para distribuição, porque as terras, mesmo quando ociosas, já eram todas de domínio privado.

Como resultado, apenas três colônias de imigrantes conseguiram prosperar nas antigas áreas de colonização: duas, localizadas nas proximidades da cidade do Rio de Janeiro, em terras pertencentes à família real e que deram origem às atuais cidades de Petrópolis (a sede do palácio de verão do Imperador) e Teresópolis, e uma outra, distante 160km também do Rio, na área de uma grande propriedade comprada pelo Governo Imperial e doada a imigrantes suíços e alemães, e que veio a se transformar na cidade de Friburgo (Cf. **Browne**, 1972, p. 47).

Contudo, os esforços do Governo Imperial para implantar colônias de imigrantes nas províncias do Sul do Brasil foram largamente bem sucedidos, em decorrência de uma conjugação de condições geográficas, políticas e econômicas muito especiais.

Parte significativa das províncias sulinas e muito particularmente a do Rio Grande do Sul, eram constituídas de uma área plana, de campos naturais — uma espécie de extensão dos pampas argentinos — e de uma área de terras montanhosas, cobertas por florestas. Embora as terras montanhosas fossem mais férteis do que às dos "pampas gaúchos", não se prestavam aquelas ao desenvolvimento da pecuária ou ao estabelecimento de "plantations" para exportação. A maior parte dessas áreas — a "Campanha" e as

“Serras” — mesmo que ociosas, já estavam sob domínio privado ao se iniciar o século XIX. Entretanto, enquanto as terras da Campanha eram destinadas à criação pecuária extensiva, as Serras eram pouco exploradas e mesmo assim não pelos seus proprietários mas por posseiros ou moradores engajados em agricultura de subsistência.

Estudos sobre a imigração no Sul assinalam que o Governo Imperial encontrou pequena resistência para estabelecer os imigrantes nas Serras, e que muitos de seus proprietários demonstravam até interesse em vender suas terras, por falta de uma melhor alternativa econômica para o seu uso (Cf. **Willems**, 1946; **Carneiro**, 1950; **Perfeito da Silva**, 1954; **Browne**, 1974; **Love**, 1971; **Wagemann**, 1949 e **SNDCB**, s.d.). Esses autores também sugerem que a ausência de um conflito fundamental de interesses entre os criadores de gado da Campanha (que não precisavam das terras das Serras nem da mão-de-obra do imigrante), os proprietários das Serras (que não tinham uso alternativo para elas) e as intenções do Governo Imperial de estabelecer colônias de imigrantes, explica o sucesso dessas políticas.

A transformação que as províncias do Sul sofreram durante o século XIX, após a chegada dos colonos imigrantes, foi extraordinária, sob todos os pontos de vista. Pouco antes da Independência, quando a imigração de agricultores germânicos e italianos teve início no Rio Grande do Sul, esta província contava com não mais do que 100 mil habitantes. Porto Alegre, que havia sido fundada por imigrantes açorianos, era a única cidade existente, havendo apenas mais quatro pobres vilas e 10 pequenas povoações (**Willems**, op. cit., p. 107).

Dentro de poucas décadas, as províncias do Rio Grande e de Santa Catarina transformaram-se — como assinalam tanto autores do século XIX (a exemplo de **Ferreira Soares**, 1977, **Tavares Bastos**, 1976 e **Agassiz e Agassiz**, 1969) quanto pesquisadores contemporâneos — no **celeiro do Brasil**.

Vale observar que, no início, os colonos imigrantes se dedicavam à produção para subsistência, posto que as colônias estavam localizadas longe dos mercados consumidores (ou seja, das zonas de “plantation” do café e da cana-de-açúcar) e em áreas escassamente povoadas. Essas colônias, todavia, pouco a pouco se expandiram, tornando-se, já na primeira metade do século XIX, centros avançados de produção agrícola comercial para os mercados regionais e nacionais.

O regime de uso da terra que foi adotado nessas áreas, sem dúvida fornece a principal explicação para o extraordinário sucesso das colônias: um regime baseado na exploração de pequenos tratos de terra, que variavam de 25 a 60 hectares, por famílias de agricultores **proprietários** de suas glebas — um privilégio que era conferido pelo Governo Imperial aos imigrantes, já que o instituto jurídico da pequena propriedade privada rural foi praticamente inexistente no Brasil durante os primeiros 400 anos de sua história.

Ressalte-se, ainda, que o impacto do singular regime fundiário implantado nas províncias sulinas não ficou confinado apenas à esfera da agricultura. Muito cedo, um processo de divisão do trabalho se desenvolveu nas colônias, propiciando a emergência de prósperos centros de atividades diversificadas, incluindo a produção de manufaturados.

É significativo ainda anotar que, embora fossem negados à população nativa brasileira os mesmos privilégios concedidos aos colonos estrangeiros, no que diz respeito ao acesso à terra, uma expressiva proporção de brasileiros conseguiu igualmente prosperar nos centros urbanos que iam se desenvolvendo nas áreas das colônias, conforme assinalam os estudiosos do papel do imigrante no desenvolvimento do Sul do país (Cf. **Willems**, **Perfeito da Silva** e **Wagemann**, op. cit.).

Como resultado do progresso agrícola das áreas de assentamento de imigrantes, as províncias sulinas testemunharam, desde as décadas de 1860 e 1870, o surgimento de dinâmicos e diversificados núcleos de expansão industrial. Apenas para destacar alguns desses núcleos, vale mencionar as cidades de Blumenau, Brusque, Joinville e Criciúma, em Santa Catarina; Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Farroupilha, Flores da Cunha, Gramado e Canela, na região das serras, no Rio Grande do Sul; e Novo Hamburgo, São Leopoldo, Campo Bom e Santa Cruz do Sul, em áreas não serranas, também do Rio Grande do Sul, mas que se desenvolveram em antigas fazendas compradas pelo Governo Imperial ou que já eram de propriedade Real.

A maioria dessas cidades ingressou no século XX como importantes centros regionais de produção manufatureira, gozando de um padrão de vida que, em forte contraste com o da maioria do resto do país, era considerado como não muito distante do que gozavam, na época, muitas cidades modernas da Europa.

Quando, em 1907, o primeiro censo industrial foi realizado no Brasil, o país pôde tomar conhecimento de como

uma região, com uma população relativamente pequena, era não apenas o “celeiro do Brasil”, mas também uma das áreas mais industrializadas do país. Com efeito, de acordo com informações do censo demográfico de 1900 e do censo industrial de 1907, a produção fabril “per capita” da região Sul era quase o dobro da média do país, 4,5 vezes maior do que a do Nordeste e 56% superior a do estado de São Paulo (Cf. Galvão, 1991b, p. 148). Comparações absolutas talvez sejam ainda mais expressivas: segundo as mesmas fontes acima, os três estados sulinos, com uma população inferior a 1,8 milhão de habitantes, em 1900, haviam alcançado, em 1907, um nível de produção industrial 20% superior ao dos 9 populosos estados do Nordeste, com os seus quase 7 milhões de habitantes. Com respeito à região Sudeste, é significativo registrar que o tamanho do setor manufatureiro apenas do Rio Grande do Sul, estado que continha tão-somente a metade da população de São Paulo, era praticamente idêntico ao do setor industrial do estado que havia desenvolvido, ao longo das 5 ou 6 décadas anteriores, a maior e mais bem sucedida economia de “plantation” para exportação até então conhecida em todos os países do Terceiro Mundo.

3. BLOQUEIOS E OBSTÁCULOS À EXPANSÃO DA EXPERIÊNCIA “COLONIAL”

O sucesso das colônias de imigrantes no Sul é ainda mais notável quando se levam em conta as enormes dificuldades que elas, diretamente, e a imigração, em geral, se defrontaram durante todo o século XIX.

Em primeiro lugar, deve-se registrar que as políticas de promoção à imigração do Governo Imperial receberam sempre feroz oposição do Parlamento brasileiro, que representava os interesses ligados aos grandes proprietários. A seguir destacam-se alguns exemplos, apenas para ilustração, da enorme capacidade que exerceu o Poder Legislativo nacional de impedir a entrada de imigrantes proprietários no Brasil e de bloquear o progresso daqueles que, de alguma forma, conseguiram se instalar no país. Em 1830, quando um reduzido número de famílias de imigrantes já havia dado evidências do impacto desenvolvimentista que a imigração e o regime da pequena propriedade familiar seriam capazes de produzir, foi aprovada uma lei — a despeito dos esforços em contrário do Imperador — estabelecendo que “todos os gastos do Gover-

no com a imigração estrangeira estavam proibidos em todas as províncias do Império”, incluindo todo e qualquer tipo de assistência às famílias já assentadas por iniciativa do Poder Executivo. O resultado dessa lei foi o de fazer cessar o influxo de novos imigrantes por vários anos, levando ao desmantelamento de muitas colônias instaladas em períodos anteriores e à dispersão das famílias pelo território nacional (Cf. **Browne**, op. cit., p. 110 e segs.). O Governo Imperial tentou, de vários modos, oferecer firme apoio a um grande número de associações beneficentes que foram criadas no país e no exterior para promover a imigração para o Brasil, mas a maioria teve reduzida eficácia, em vista da ausência de suporte financeiro governamental, vedado por lei. Por volta da primeira metade do século XIX, uma proposta do Governo Imperial, que pretendia conceder ao Imperador o direito de contratar empréstimos no exterior para promover o assentamento de imigrantes, foi rejeitada pelo Parlamento. E pouco antes da promulgação, pelo Parlamento, da famosa Lei da Terra de 1850, o imperador fez candente apelo aos legisladores brasileiros, “solicitando que o Congresso aprovasse uma **boa lei sobre a distribuição de terras não cultivadas** com o objetivo de incentivar a imigração” (Idem, p. 225). A Lei da Terra que foi finalmente aprovada, contudo, refletindo o endurecimento da posição dos grandes proprietários de terras e de escravos, numa época que coincidia com o auge da expansão cafeeira em terras do Sudeste, tornou a imigração ainda mais difícil, pois, de acordo com a nova lei, todas as terras que ainda remanescessem sob o domínio público, só poderiam ser alienadas através da venda (proibindo-se, portanto, as doações), à vista, e a preços previamente estipulados, os quais, segundo testemunhos de contemporâneos, se situavam muito acima do alcance de qualquer família de pequenos agricultores (Cf. **Tavares Bastos**, 1976, p. 74). A lei ainda estipulava, para as famílias que conseguissem ainda assim superar tais obstáculos, uma série de intrincados e dispendiosos procedimentos legais para a regularização da propriedade da terra, o que tornava, mesmo para os mais privilegiados, tarefa praticamente impossível a obtenção do título de propriedade fundiária (Idem, p. 74 e segs.).

Uma dificuldade adicional enfrentada pelas políticas de imigração adotadas pelo Governo Imperial decorreu da quase trágica experiência, durante a década de 1850, de trazer imigrantes alemães, suíços e italianos para trabalharem em regime de parceria nas fazendas cafeeiras de São Paulo. As

aflições que uns poucos milhares de imigrantes sofreram nessas fazendas foram de tal ordem e as repercussões internacionais dos maus-tratos tão fortes que, em muito pouco tempo, o Brasil ganhou a reputação, nos círculos europeus, de um país “não hospitaleiro” para a imigração. Como resultado, já no ano de 1859 a Velha Prússia chegou a proibir a emigração para o Brasil, proibição que foi estendida, em 1871, para todo o Império Alemão. Willems, um descendente de imigrantes alemães, assinala que, em 1896, a proibição foi revogada “mas apenas para os três estados do Sul, continuando a proibição a vigorar para o Estado de São Paulo até os dias atuais”, ou seja, até 1946, ano em que Willems escreveu a sua obra sobre a imigração germânica no Brasil (Cf. **Willems**, op. cit., p. 76). O Governo da Itália tomou idênticas iniciativas. Segundo **Holloway** (1980, p. 37), “em 1885 o Governo Italiano publicou uma circular descrevendo São Paulo como ‘inhospitable and unhealthy’, e recomendava que os seus nacionais evitassem a emigração para o Brasil”.

Por essas e outras razões ainda a seguir descritas, e a despeito de inúmeras tentativas do Governo Imperial no sentido de reabilitar a manchada reputação do Brasil na Europa, menos de 250 mil alemães emigraram para o nosso país, em comparação com os 6 milhões que emigraram para os Estados Unidos (**Willems**, op. cit., 587) e aproximadamente o mesmo número de italianos emigrou para os estados sulinos, antes da 2.ª Grande Guerra — deixando o Brasil de colher os conhecidos benefícios que a imigração em grande escala exerceu sobre o desenvolvimento da economia dos Estados Unidos e outros países de colonização recente.

Uma outra importante dificuldade enfrentada pelos imigrantes das províncias do Sul foi a falta de terra suficiente para permitir a expansão das colônias agrícolas. Willems reporta que umas poucas décadas após o início da imigração, o problema da escassez de terra emergiu no Rio Grande do Sul, afirmando que a **Campanha** atuava como uma barreira intransponível que impedia a continuidade do desenvolvimento das colônias. Ele ainda assinala que de igual problema padeciam os colonos de Santa Catarina, a despeito da existência de “vastos tratos de terra virgens disponíveis” (p. 76). Depois de mostrar que muitos descendentes dos colonos do Rio Grande se deslocavam para Santa Catarina e Sul do Paraná em constante busca de novas terras, Willems chama a atenção para o fato de que proporção significativa das famílias dos imigrantes começou a deixar o próprio Sul, já na

década de 1900, para estabelecer prósperos assentamentos em terras vizinhas da Argentina e Paraguai.

Outros estudiosos da imigração no Sul também enfatizam o fato de que enquanto as regiões dos assentamentos de colonos rapidamente prosperavam, transformando-se em geradoras de comércio e de indústrias, as outras áreas do Sul — onde predominava o latifúndio — permaneciam extremamente atrasadas. Carneiro, por exemplo, contrastando a pobreza das áreas pecuárias do Rio Grande com a prosperidade das "Serras", assinala, em seu livro de 1950, que na Campanha "não havia um único centro urbano expressivo" e que os proprietários das grandes fazendas pecuárias — que, incidentalmente, detinham o controle político nos estados sulinos — resistiam duramente a qualquer tentativa de diversificação da economia e de subdivisão de suas terras (Cf. **Carneiro**, 1950, pp. 50-52 e **Love**, 1971).

Dentre tantos outros fatores que contribuíram para bloquear a expansão da policultura à base da pequena propriedade familiar no Sul, talvez um dos mais importantes tenha sido ainda o fato de que o resto do país não pôde oferecer às "colônias" existentes os meios para que estas pudessem realizar todas as suas potencialidades. Embora as províncias sulinas do Brasil, durante todo o século XIX, fossem largamente reconhecidas como os celeiros da nação, o papel que elas desempenharam no abastecimento do país não pode nem de longe ser comparado, por exemplo, com o papel exercido pelas áreas da agricultura familiar dos Estados Unidos e do Canadá.

Tomando o caso dos Estados Unidos para comparação, estudos de historiadores econômicos americanos enfatizam a forte associação entre a existência de um vigoroso mercado doméstico, o desenvolvimento de uma vasta rede interna de transportes e comunicações e a extraordinária expansão das províncias cerealísticas daquele país. Porque havia uma massa crítica de bens a serem transportados — por exemplo, das fazendas de base familiar do Velho Oeste, para os mercados das áreas de "plantation" do Sul americano, mas sobretudo para os crescentes e dinâmicos mercados do Nordeste e Leste dos Estados Unidos — um vasto e eficiente sistema de transportes foi desenvolvido em todo o território americano, através de estradas carroçáveis, rios, canais artificiais e ferrovias (Cf. **Fishlow**, 1971; **Fogel**, 1970; **Taylor**, 1968; **Jenks**, 1972; **Rae**, 1944 e **Greever**, 1951).

Lamentavelmente, o contraste entre a experiência norte-americana e a do Brasil foi notável, sob todos os pontos de vista. Na verdade, tudo o que o Brasil podia oferecer às colônias do Sul no século XIX, não passava de um modesto mercado interno, essencialmente constituído de uma grande maioria de pobres moradores/agregados no interior, menos do que 2 milhões de escravos e de um pequeno contingente de habitantes urbanos que residiam nas cidades costeiras das áreas de "plantation".

Muitos estudiosos do desenvolvimento das colônias do Sul do Brasil chamam a atenção para as enormes dificuldades enfrentadas pelos imigrantes e seus descendentes para comercializarem os seus excedentes de produção nos mercados nacionais, por falta de eficientes meios de transporte. O Trabalho de Willems traz inúmeros relatos das constantes queixas dos colonos do Sul a respeito de tais dificuldades. Ele assinala, por exemplo, que no ano de 1891, os custos do frete da próspera colônia de Blumenau, em Santa Catarina, ao porto do Rio de Janeiro, em navios brasileiros, eram 2 ou 3 vezes mais elevados do que os fretes cobrados pelos navios estrangeiros no percurso Europa-Rio de Janeiro (p. 169). As condições do transporte de cabotagem, ademais, não parecem ter sofrido melhoria expressiva ao longo da primeira metade do século XX. Reichel (1979) assinala que, nas décadas de 1920/30, o custo do transporte por cabotagem entre Porto Alegre e o Rio de Janeiro era igual ou mesmo maior do que o cobrado de Porto Alegre à Alemanha, em navios de bandeira estrangeira (p. 260). Um outro autor sulista, referindo-se às amargas queixas do Presidente da Província do Rio Grande em relação aos altos fretes praticados, em 1930, pelos armadores brasileiros (que exerciam o monopólio da cabotagem no Brasil), alega que a produção sulista se defrontava com condições extremamente adversas para competir nos mercados nacionais com importações estrangeiras (Cf. Farquelli, 1979). Este autor assinala que o transporte de um saco de arroz das áreas agrícolas do Rio Grande até a vizinha cidade de Montevidéu, custava 6,44 mil-réis, enquanto um saco de arroz italiano, que competia com o produto gaúcho nos mercados nacionais, pagava apenas 3 mil-réis de frete da Itália à capital uruguaia.

Os altos custos dos transportes inter-regionais impediram, conseqüentemente, que as províncias sulinas pudessem contar, integralmente, com os mercados das regiões mais dinâmicas, tanto ao longo do século XIX, quando du-

rante a primeira metade do século XX. Com efeito, estudiosos do desenvolvimento das áreas cafeeiras mostram que, nos primeiros estágios da expansão da cultura do café em terras do Sudeste — período em que essas áreas alcançaram elevado grau de especialização econômica — a maior parte das suas necessidades alimentares eram supridas não por importações inter-regionais mas por importações do exterior. Em estágio subsequente, que se inicia na última década do século passado, ocorre um processo de subdivisão das terras cansadas pelo café, que são adquiridas principalmente por imigrantes italianos e japoneses, passando os estados cafeeiros (especialmente São Paulo) a diversificarem as suas economias, reduzindo drasticamente sua dependência de importações de alimentos. O resultado é que as dinâmicas áreas cafeeiras terminaram por se tornar não apenas auto-suficientes mas também exportadoras de bens alimentares para outras regiões do país antes tradicionalmente supridas pelos estados sulinos como era, por exemplo, o caso do Nordeste (Cf. Galvão, 1988; Mello, 1982; Cano, 1983 e 1985; Aureliano, 1981 e Villela e Suzigan, 1973).

4. A ECONOMIA SULINA EM FASE MODERNA: OS IMPACTOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL SOBRE A INDÚSTRIA E DA ABERTURA AO EXTERIOR

Se a crescente integração do Sul com o resto do país, que ocorreu ao longo do século XX, não foi capaz de provocar extraordinários efeitos expansionistas sobre o setor agrícola da região Sul — como examinado na seção anterior —, as repercussões da integração nacional sobre a indústria dos estados sulinos parecem ter sido, em muitos aspectos fundamentais, claramente desfavoráveis. Com efeito, de uma participação no valor da produção manufatureira do Brasil de quase 20%, segundo o Censo de 1907, o Sul reduz sua contribuição para 14% em 1949, e o Estado do Rio Grande vê a sua participação declinar ainda mais, de cerca de 13,5% para tão-somente 8,6%, no mesmo período (Cf. Galvão, 1991b, pp. 162-67).

Estudiosos do desenvolvimento da região Sul associam o início das dificuldades sofridas pelo parque industrial da região à crescente melhoria dos meios internos de transporte, especialmente daqueles que permitiam a intensificação das ligações comerciais da economia da região Sul com a do Sudeste.

Por razões largamente associadas a preocupações com a segurança nacional, como um estudioso da expansão dos sistemas de transporte no Brasil argumenta (Cf. **Ferraro de Carvalho**, 1957), o estado situado mais ao sul do país, o Rio Grande, torna-se ligado por ferrovias com São Paulo e Rio de Janeiro já no ano de 1910 (vale lembrar que a ligação dos sistemas ferroviários do Nordeste com os do Sudeste nunca chegou a ocorrer e que somente no final de 1949 concluiu-se a ligação rodoviária entre essas duas regiões). A despeito da pobre qualidade da rede ferroviária implantada, como reportado por **Duncan** (1932), o fato é que as ferrovias pareceram ter permitido, muito precocemente no Sul, um crescente volume de comércio de produtos industrializados com o Sudeste, principalmente daqueles bens que podiam arcar com os altos fretes cobrados pelas companhias ferroviárias.

Mesmo sem se dispor de dados estatísticos sobre o fluxo de comércio interior por ferrovias (e depois por rodovias), há evidências indiretas de que as estradas de ferro (e depois também as rodovias) provocaram gradual mas firmemente o desaparecimento da proteção natural de que gozava a indústria sulina, tanto nos mercados locais quanto nos da região. Neste sentido, economistas do Sul mostram que a indústria da região começou a registrar, desde as primeiras décadas dos 1900s, um processo lento mas inexorável de transformação e adaptação, em função da crescente exposição da economia da região à concorrência inter-regional.

A indústria têxtil, por exemplo, que era o maior ramo manufatureiro do Sul, perde a sua preeminência sobre outros ramos industriais na região, e sofre um processo de transformação estrutural dentro da própria indústria, substituindo o algodão importado de outras áreas do país pela lã produzida na região, de sorte que enquanto a produção têxtil à base da fibra do algodão declina, expande-se a dos tecidos de lã (**Reichel**, 1979, p. 273). Ainda durante esse processo de adaptação, a indústria de produtos alimentares se torna o setor líder na região, tirando partido da relativamente maior riqueza de recursos naturais disponíveis nos estados sulinos. De igual forma expandem-se a indústria de cerâmica e a metalurgia, em larga medida como decorrência da abundância de depósitos de carvão mineral existentes no Rio Grande e em Santa Catarina (Cf. **Reichel**, *idem*, p. 274).

Todavia, a despeito de ter revelado uma capacidade de transformação e adaptação bastante maior em comparação às economias dos estados nordestinos, as economias dos

estados sulinos começam a ver, a partir dos anos 30 e 40, sua posição declinar de forma crescente no cenário nacional, tanto na agricultura quanto na indústria. Por volta dos anos 50, a percepção da deterioração relativa do Sul havia alcançado tal clímax, que as lideranças políticas e os economistas da região começaram a abandonar aquela postura otimista do passado, que conferia ao Sul o status de "celeiro do Brasil" e que apresentava os estados sulinos como um "exemplo de democracia agrária", que tanto contrastava com o panorama sócio-econômico do resto do país. A postura assumida pela região Sul torna-se, então, extremamente pessimista em relação às perspectivas de seu desenvolvimento, passando-se a enfatizar que o Sul era uma "área em profunda crise estrutural", "insuficientemente desenvolvido" e em vias de se transformar em "um outro Nordeste" (Cf. **Muller**, 1979, pp. 358-402 e **Oliveira**, 1960).

A partir dos anos 60 e principalmente durante os anos 70, a região Sul passa de novo por outro processo profundo de transformação.

Analistas do desenvolvimento brasileiro mostram que o acelerado ritmo de industrialização e urbanização que se verificou na economia nacional, a partir da 2.^a metade dos anos 60, gerou uma forte pressão sobre os custos da mão-de-obra urbana (alegadoamente atribuída a uma inelástica oferta de alimentos) e a necessidade da expansão de receitas cambiais, tanto para aumentar a capacidade de importação de matérias-primas essenciais e de bens de capital, quanto para possibilitar o pagamento do crescente serviço da dívida externa que o país havia acumulado para financiar uma série de grandes projetos de desenvolvimento (Cf. **Goodman & Redclift**, 1981). Como resultado, o Governo Central deu início a um ambicioso programa de promoção de exportações e de substituição de importações, que envolveu substancial volume de incentivos e subsídios à produção manufatureira para exportação e à modernização da agricultura, objetivando tanto gerar excedentes exportáveis quanto promover a expansão da produção doméstica de certos bens alimentares que ainda eram importados do exterior.

No contexto deste esforço nacional para gerar ou economizar divisas, a região Sul foi chamada a desempenhar papel de tamanha magnitude que, em uma década ou pouco mais, as economias dos estados sulinos, antes tradicionalmente voltadas para suprir os mercados domésticos, tornaram-se supridoras em larga escala dos mercados externos, especialmente de soja e carnes, mas também de outros grãos,

como arroz e milho, é importantes produtores de trigo. Ademais, muitas das antigas áreas de imigração, a exemplo dos municípios de Novo Hamburgo e São Leopoldo, tornaram-se grandes exportadores de produtos industrializados, principalmente de calçados e outros produtos de couros.

Como resultado dessa transformação, os estados sulinos testemunharam a sua definitiva integração ao restante da economia nacional, bem como uma extraordinária expansão do grau de abertura de suas economias ao mercado internacional (Cf. **Carrion Jr.**, 1979) e a reversão da tendência declinante da participação da região Sul na produção industrial do país — a região como um todo vendo essa participação crescer em todos os censos quinquenais desde 1965, passando a sua contribuição de 11,1%, neste ano, para 12,0%, 14,8% e 16,2%, em 1970, 1975 e 1980, respectivamente (Cf. **Jesus de Souza**, 1990).

Todavia, a despeito dos enormes impactos desenvolvimentistas provocados pelas políticas nacionais sobre a economia da região Sul, as implicações sociais e econômicas do processo de transformação sofrido pela região vêm sendo crescentemente questionadas. Economistas sulistas assinalam que, até o início dos anos 60, não mais do que 10% da produção total do Estado do Rio Grande do Sul, por exemplo, eram destinados à exportação (considerando-se ambos os mercados internos e externos), e que este percentual chegou a atingir os 50% ou mais, durante a década dos 70 (Cf. **Carrion Jr.**, 1979, p. 410). Ademais, para que fosse alcançada tal dramática expansão do grau de integração da economia da região Sul, seja ao nível nacional seja ao internacional, foi exigido da região um rápido e intenso esforço de modernização, afetando de modo muito especial os seus setores agrícolas, através da introdução em larga escala da mecanização no meio rural.

A conseqüência desse intenso e sobretudo veloz processo de modernização foi a praticamente destruição da tradicional agricultura de base familiar e a sua substituição por modernas culturas mecanizadas, também chamadas de "agricultura empresarial" (Cf. **Carrion Jr.**, *Idem*, pp. 420-24), responsável por enormes incrementos de produção e produtividade, mas igualmente também responsável por dramáticas repercussões sociais. Entre tais efeitos merecem destaque especial os seguintes: a emergência de vastas áreas de monocultura, paralelamente com a redução da importância da tradicional policultura sulista; o aumento da dependência da

base econômica regional em relação a mercados de exportação, tornando a economia dos estados do Sul extremamente vulnerável a flutuações de preços e aos sabores da demanda internacional; uma crescente dependência com respeito às políticas do governo central; e um violento processo de reconcentração da terra, o que veio a transformar, nas décadas de 70 e 80, centenas de milhares de gaúchos, catarinenses e paranaenses, em agricultores sem terra, e forçando-os a migrarem em massa para as cidades ou a partirem para uma busca desesperada por terra em outras partes do país.

5. CONCLUSÕES

A região Sul do país deve parte do seu desenvolvimento a uma privilegiada dotação de recursos naturais, quando comparada com outras áreas do espaço nacional: o seu clima e topografia favoráveis à criação pecuária de alta produtividade e sobretudo à qualidade superior de seus solos agrícolas para o desenvolvimento da produção de cereais.

Entretanto, é na história e não na geografia onde devem ser buscadas as explicações fundamentais para o desenvolvimento relativo maior do Sul, em confronto com o de outras regiões do país.

Nesta perspectiva, é um argumento central deste trabalho, o de que foram o padrão da distribuição da terra e a formação social dela resultante, o determinante decisivo da configuração econômica, social e política da região.

Todavia, se à imigração e ao singular regime fundiário que foi implantado na área das **serras** sulistas se deve o notável dinamismo que elas registraram no século XIX, aos fatores que bloquearam a generalização dessa experiência agrícola (qual seja, a de uma agricultura de pequenos e médios agricultores proprietários), se deve grande parte da razão de não ter a região Sul alcançado o status, em tempos atuais, de uma economia plenamente desenvolvida.

Uma legislação nacional discriminatória com respeito ao assentamento de colonos proprietários, a má reputação brasileira no exterior provocada por práticas sociais em uso em outras áreas do país, a inexistência de uma rede eficiente de transportes inter-regionais e o domínio político local das elites latifundiárias da **Campanha** exerceram papel crucial na perpetuação do atraso da região Sul.

6. BIBLIOGRAFIA

- AGASSIZ, L. e AGASSIZ, E. (1969): **A Journey in Brazil**. Praeger Publishers. (Edição original, 1868).
- AURELIANO, L. M. (1981): **No Limiar da Industrialização** (Ed. Brasiliense, S. Paulo).
- BROWNE, G. P. (1972): **Government Immigration Policies in Imperial Brazil, 1822-1870**. Tese Doutoral, The Catholic University of America.
- CANO, W. (1977): **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. DIFEL, São Paulo.
- _____. (1985): **Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil, 1930-70**. UNICAMP/GLOBAL Editora, São Paulo.
- CARNEIRO, J. F. (1950): **Imigração e Colonização no Brasil**. Universidade do Brasil, Rio de Janeiro.
- CARRION JR., F. (1979): A Economia do Rio Grande do Sul — Evolução Recente. In Dacanal, J. H. e Gonzaga, S. (Org.): **Rio Grande do Sul — Economia e Política**. Editora Mercado Aberto, Porto Alegre, RS.
- DACANAL, J. H. e GONZAGA, S. (Org., 1979): **Rio Grande do Sul — Economia e Política**. Ed. Mercado Aberto, Porto Alegre, RS.
- DUNCAN, S. S. (1932): **Public and Private Operation of Railways in Brazil**. Columbia University Press, N. York.

- FARQUELLI, J. A. (1979): **A Lavoura Capitalista do Arroz e a Crise de 1926**. In Dacanal & Gonzaga (Org., 1979).
- FERREIRA SOARES, S. (1977): **Notas Estatísticas Sobre a Produção Agrícola e Carestia dos Gêneros Alimentícios no Império do Brasil**. IPEA, R. J. (Edição original, 1860).
- FISHLOW, A. (1971): **American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy**. Harvard University Press, 2.ª Edição.
- FOGEL, R. W. (1970): **Railroads and American Economic Growth — Essay in Econometric History**. The Johns Hopkins Press, USA.
- GALVÃO, O. J. A. (1988): **Regional Development in Brazil — A Study of Economic Integration in an Unevenly Developed Country**. Tese Doutoral, Universidade de Londres, GB.
-
- _____. (1990): **Comércio Inter-regional e Integração Econômica no Brasil, 1943-1969**. CME/PIMES, Texto para Discussão n.º 221, junho, Recife, PE.
-
- _____. (1991a): **Poder Local vs. Dependência Externa no Brasil Colônia: Os Donos da Terra, A Política de Sesmarias e o Subdesenvolvimento**. In Anais do XIX Encontro Nacional de Economia, ANPEC, Curitiba, PR.
-
- _____. (1991b): **Concentração Industrial no Brasil Segundo os Censos, 1907-1980**. In Análise Econômica, ano 9, n.º 15, março. Porto Alegre, RS.
-
- _____. (1980): **A Interação Regional — Um Estudo dos Efeitos da Integração Econômica e do Comércio Sobre as Desigualdades Regionais**. In **Revista Pernambucana de Desenvolvimento**, Julho/Dezembro, CONDEPE, Recife, PE.
- GOODMAN, D. E. & REDCLIFT, M. (1981): **From Peasant to Proletarian — Capitalist Development and Agrarian Transitions**. Basil Blackwell, Oxford.

- GREEVER, W. S. (1951): A Comparison of Railroad Land-Grant Policies. In **Agricultural History**, vol. 15, n.º 2, abril.
- HOLLOWAY, T. H. (1980): **Immigrants of the Land — Coffee and Society in São Paulo, 1886-1934**. University of Carolina Press, USA.
- JENKS, L. H. (1944): Railroad as an Economic Force in American Development. In **Journal of Economic History**, vol. IV, n.º 1, maio.
- JESUS DE SOUZA, N. (1990): Polarização e Despolarização Industrial no Brasil e no Rio Grande do Sul. In **Análise Econômica**, ano 3, n.º 13, março, Porto Alegre, R.S.
- LOVE, J. L. (1971): **Rio Grande do Sul and the Brazilian Regionalism, 1882-1930**. Stanford University Press, USA.
- MELLO, J. M. C. (1982): **O Capitalismo Tardio**. Brasiliense, São Paulo.
- MULLER, G. (1979): **A Economia Gaúcha dos anos 30 aos anos 60**. In DACANAL & GONZAGA (Org., 1979).
- OLIVEIRA, F. (1968): **Rio Grande do Sul — Um Outro Nordeste**. Civilização Brasileira, RJ.
- PERFEITO DA SILVA, Z. (1954): **O Vale do Itajaí**. Ministério da Agricultura, RJ.
- RAE, J. B. (1944): Federal Land Grants in Aid of Canals. In **JEH**, novembro.
- REICHEL, H. J. (1979): **A Industrialização no Rio Grande do Sul na República Velha**. In: DACANAL & GONZAGA (Org., 1979).
- SHAPIRO, S. J. & DOODY, A. F. (1968): **Readings in the History of American Marketing — Settlement to Civil War**. Richard D. Irwin, USA.
- SNDCB (s.d.): **História da Imigração no Brasil — As Famílias**. Presidência da República, 5.ª Edição, São Paulo.

Olimpio J. de Arroxelas Galvão

- TAVARES BASTOS, A. C. (1976): **Os Males do Presente e as Esperanças do Futuro**. Cia. Editora Nacional/MEC, 2.^a ed., S. Paulo (Ed. Original, 1870).
- TAYLOR, G. R. (1968): The Transportation Revolution, 1815-1860. In Shapiro, S. J. & Doody, A. F. (Eds.): **Readings in the History of American Marketing — Settlement to Civil War**. Richard D. Irwin, USA.
- VILLELA, A. V. & SUZIGAN, W. (1973): **Política do Governo e Crescimento da Economia Brasileira, 1889-1945**. IPEA, RJ.
- WAGEMANN, E. (1949): **A Colonização Alemã no Espírito Santo**. IBGE, RJ.
- WILLEMS, E. (1946): **A Aculturação dos Alemães no Brasil**. Editora Nacional, SP.

