

A GESTAÇÃO DAS CONDIÇÕES MATERIAIS DA IMPLANTAÇÃO DA INDÚSTRIA GAÚCHA — 1870-1930*

*Pedro Fernando Cunha de Almeida***

Este trabalho tem por objetivo descrever as características gerais do movimento de transformação que, envolvendo a sociedade gaúcha durante as seis décadas posteriores a 1870, gestou as condições materiais que definiram as potencialidades e os limites da implantação da indústria no Rio Grande do Sul, iniciada na última década do século passado.

O trabalho foi dividido em duas seções. A seção 1 — **Elementos da formação histórica da sociedade gaúcha** —, apoiada na literatura relativa à história econômica sul-rio-grandense, objetiva descrever o meio social em que as referidas transformações ocorreram. Para tanto, realça que as formas assumidas pelos processos de povoamento e de apropriação da terra gaúcha resultaram na formação histórica de duas sociedades díspares em sua estrutura e em sua localização, a sociedade da pecuária e a sociedade da colônia. Dadas as disparidades de estruturação social e material entre essas duas sociedades, relativamente desvinculadas durante largo período de tempo, impuseram-se desiguais capacidades para a transformação social e, conseqüentemente, para a implantação industrial.

A seção 2 — **A gestação das condições materiais para a implantação da indústria no Rio Grande do Sul** — dedica-se a precisar no que, efetivamente, consistiram e por que ocorreram as referidas transformações. Nesse sentido, destaca-se desde já a tese central da seção. Ela é a predominância das ações do capital comercial, do capital externo e do Estado como agentes promotores do movimento de transformação em pauta.

* Este trabalho consiste na versão preliminar do terceiro capítulo da dissertação de mestrado **O Processo de Expansão da Indústria do Rio Grande do Sul entre 1930 e 1951**, a ser apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, sob a orientação do Professor Wilson Cano. O trabalho integra a linha de pesquisas atualmente em andamento no Núcleo de História Econômica, Social e Política da Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser (FEE), com financiamento parcial da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul (FAPERGS).

** Economista da FEE e Professor da UNISINOS.

1 - Elementos da formação histórica da sociedade gaúcha

Esta seção, como se disse, tem como objetivo trazer à tona a influência dos processos de povoamento e de apropriação da terra sul-rio-grandense na determinação do potencial para gestar as condições previamente exigidas para a implantação industrial nas duas sociedades que historicamente se constituíram no Rio Grande do Sul.

Para tanto, percorre-se o caminho a seguir exposto. Primeiramente, são descritos os principais traços assumidos pelos processos de povoamento e de apropriação de terras no Rio Grande do Sul, discriminando-se o ocorrido na Campanha — região em que se implantou a sociedade da pecuária — do sucedido na região serrana — zona territorial em que progrediu a sociedade da colônia. Posteriormente, mostra-se por que os processos referidos resultaram, na Campanha e na região serrana, em sociedades com potenciais diferenciados de transformação capitalista.

O povoamento do Rio Grande do Sul deu-se tardiamente em relação à maioria das regiões brasileiras, que, desde o fim do século passado, se engajaram no movimento de expansão industrial. O marco inicial da ocupação populacional do território que hoje constitui o Estado foram as reduções jesuíticas no século XVII. Mesmo que tenham entrado em decadência a partir da expulsão dos jesuítas pela Coroa Espanhola, em meados do século XVIII, as reduções tiveram pelo menos duas importantes conseqüências (SINGER, 1977, p.142). Em primeiro lugar, aglomeraram contingentes populacionais, tornando-os aptos a servir de mão-de-obra em atividades agrícolas de grande porte. Em segundo, introduziram na região o gado bovino, o cavalar e o muar, que, em parte, se dispersaram e se difundiram rapidamente pelos campos do sul.

A presença de uma população indígena aglomerada e adaptada ao trabalho e a existência de gado disperso propiciaram o surgimento de oportunidades de ganhos que se incluem entre os elementos que justificaram movimentos de populações para o Rio Grande do Sul nos séculos XVII e XVIII. Tais movimentos se originaram principalmente de Laguna, em Santa Catarina, onde levas de paulistas já se haviam instalado anteriormente.

Contudo, até a terceira década do século XVIII, as incursões ao Rio Grande do Sul não significaram muito para o seu povoamento, já que delas não resultava importante assentamento populacional. Até então, os lagunistas vinham ao sul movidos pelo interesse quase exclusivo de aprisionar indígenas, com o objetivo de vendê-los como escravos para as fazendas açucareiras do Nordeste. Uma vez que a caça fosse suficientemente numerosa, abandonavam o Estado, permanecendo o mesmo em quase absoluta desabituação.

Diferente resultado, contudo, teve o interesse ocasionado pela existência do gado. O alvorecer da atividade de mineração, no início do século XVIII, em Minas Gerais, criou a necessidade de suprimento de animais (principalmente de carga, o cavalo e a mula) para aquela região, que se caracterizava por elevada especialização produtiva. Com isso, o território gaúcho, contendo numeroso gado disperso, tornou-se atrativo também para as expedições de bandeirantes, que se encarregaram do comércio de animais. Dessa feita, contudo, a necessidade de formar os "currais", onde se pudesse aglomerar o gado, vinculou à terra parcela das pessoas direta ou indiretamente envolvidas nesse comércio e deu início à formação da sociedade pastoril sul-rio-grandense (SINGER, 1977, p.145; ROCHE, 1969, p.23).

No entanto elemento bem mais decisivo para o povoamento do Rio Grande do Sul foi a disputa entre Portugal e a Espanha pelo território que se estende desde Laguna, em Santa Catarina, até o Estuário do Prata. Essa disputa durou quase um século e meio a partir da fundação da Colônia de Sacramento pelos portugueses, em 1680. Não cabe aqui descrever tal disputa, mas tão-somente relacioná-la ao movimento migratório para o Rio Grande do Sul resultante das políticas de povoamento da Coroa Portuguesa e, posteriormente, do Império Brasileiro, no sentido de preservar o domínio territorial na região.

Já por ocasião da imigração originada de Laguna, houve apoio oficial para o assentamento populacional, distribuindo-se, a partir de 1732, os primeiros títulos de sesmarias, estabelecendo propriedades de grande tamanho na localidade de Viamão, no vale do rio Gravataí.¹ Também como política de povoamento, viabilizou-se a imigração de habitantes da Ilha de Açores, que, entre 1740 e 1760, chegaram ao Rio Grande do Sul na condição de colonos. Em tal condição, cada família recebeu uma data de 272ha, dando-se origem a quatro núcleos populacionais próximos ao litoral e/ou à Lagoa dos Patos: Capela Grande de Viamão, Porto do Viamão (Porto Alegre), Rio Grande de São Pedro (Rio Grande)² e Santo Antônio da Patrulha (SINGER, 1977, p.147). Além disso, visando à preservação da posse do Rio Grande do Sul ao sul do Jacuí, recorreu-se, na segunda metade do século XVIII, à distribuição de grandes lotes de terras a oficiais e soldados que haviam concluído seus engajamentos nas capitânias de São Paulo e Minas Gerais. Em movimento que se estendeu primeiro ao sul, até Piratini, e depois a oeste, até as regiões dos rios Ibicuí e Quaraí, os "milicianos-criadores" concluíram a ocupação daquela região nos primeiros anos do século XIX (ROCHE, 1969, p.25).

É importante também a consideração da imigração européia não ibérica para o Rio Grande do Sul a partir da terceira década do século XIX, em sua esmagadora maioria composta de alemães e italianos. Os motivos que levaram parte da população desses países a emigrar para as terras do Novo Mundo são amplamente conhecidos: o crescimento populacional e as transformações sociais impostas pelo avanço do capitalismo na Europa, durante o século XIX.³ Do lado brasileiro, a principal razão do estímulo à imigração refere-se, sem dúvida, à escassez crescente de força de trabalho a partir do estancamento do tráfico de populações negras escravizadas oriundas da África. Contudo, ainda que a escassez da força de trabalho tenha sido a justificativa mais importante para a migração não ibérica para o Brasil e, especialmente, para São Paulo — região que absorveu a maior parte desse movimento —, não foi por tal razão que parcela dos colonos europeus rumou para o sul do País. Aqui no Rio Grande do Sul, desejava-se a presença dos colonos para aumentar a densidade demográfica da, até

¹ "Os títulos referiam-se principalmente a Viamão — próximo ao local onde hoje se situa Porto Alegre —, mas atingiram também Itapuã e as imediações dos rios Gravataí, Sinos e Caí." (ROCHE, 1969, p.23).

² Na verdade, a fundação de Rio Grande é de 1737 e teve a intenção estratégica de estabelecer uma fortificação militar na barra da Lagoa dos Patos.

³ Ver, por exemplo, Singer (1977, p.86-93).

então inabitada, Região da Serra, com o que se obteriam benefícios dos pontos de vista estratégico-militar, da produção de alimentos e do intercâmbio de ordem variada com as demais regiões do País.

A partir de 1824, contingentes populacionais europeus mudaram-se para o Rio Grande do Sul, na condição de colonos, recebendo cada família, pelo menos inicialmente, 77ha de terra. Primeiro vieram os alemães, os quais compuseram a quase-totalidade do movimento migratório de 26.850 pessoas até 1873. Os alemães fundaram São Leopoldo em 1824 e, no decorrer das décadas seguintes, implantaram colônias nos vales dos rios Jacuí, Sinos, Caí, Taquari e Pardo, todos eles navegáveis e desembocando no Estuário do Guaíba. Após 1873, vieram os italianos, responsáveis, desde então, pela maior parte do movimento migratório: entre 1874 e 1914, chegaram ao Rio Grande do Sul 165.270 colonos, dentre os quais predominavam os italianos, sendo alemães somente 23.531. Encontrando ocupadas as terras vizinhas a Porto Alegre, os italianos rumaram em direção à Serra, localizando suas colônias preferentemente em locais próximos aos rios afluentes do Jacuí.⁴

Dos movimentos migratórios para o Rio Grande do Sul nos séculos XVIII a XX e dos processos diferenciados de apropriação da terra que lhes corresponderam derivou a formação de duas sociedades, que permaneceram relativamente separadas até as primeiras décadas do século XX e que se distinguiam por sua posição geográfica e por suas características sociais e econômicas: a sociedade da pecuária e a da colônia.⁵

A sociedade da pecuária, situada abaixo da linha formada pelos rios Ibicuí e Jacuí, atribuiu às Cidades de Rio Grande e de Pelotas o papel de centro comercial. Como se viu, a área em questão caracterizava-se por assentar uma população rarefeita e foi apropriada quase integralmente sob a forma de grandes propriedades. Além disso, ao ocorrer o processo de apropriação da terra a partir da terceira década do século XVIII, a região oferecia, como dádiva à classe proprietária emergente, o difundido gado selvagem, introduzido pelas Missões Jesuíticas. A configuração natural da região, a divisão da terra em grandes propriedades, a rarefação da população humana e a difusão do gado selvagem foram características que convergiram, todas, para o desenvolvimento de uma sociedade baseada na atividade pecuária. Como forma de tornar viável o comércio da carne — e não apenas do couro —, introduziu-se a produção escravista de

⁴ As informações contidas neste parágrafo foram obtidas em Roche (1969, cap.II).

⁵ "Abre-se desse modo a história econômica do Rio Grande do Sul, dominada desde o início pela dicotomia: pastoreio e lavoura. **Dois sociedades distintas passaram a coexistir: a dos estancieiros e a dos pequenos lavradores. Distintas geograficamente:** uma na Serra do Sudeste e Campanha, outra na Depressão Central (e depois na região serrana). **Distintas socialmente:** uma rigidamente hierárquica, formada por latifundiários, peões e escravos; outra mais igualitária, constituída por pequenos proprietários(embora estes utilizassem, sempre que economicamente viável, escravos). **Distintas economicamente:** uma produtora de charque e outros produtos de origem animal; outra produtora de trigo e produtos da lavoura (grifos nossos)." (SINGER, 1977, p.145-146).

charque durante os anos 70 do século XVIII.⁶ Essa sociedade, constituída pelas figuras do proprietário rural e do peão, nas fazendas, e da burguesia comercial e do escravo, na produção do charque, encontrava mercado para seus produtos na alimentação da população escrava e, mesmo, dos contingentes livres de baixa renda das regiões do Rio de Janeiro, da Bahia e de Pernambuco.⁷

Nascidas no século XVIII, a sociedade da pecuária gaúcha e seu braço comercial, a charqueada, tiveram rápido desenvolvimento até o final dos anos 60 do século passado, estagnando ou, mesmo, retraindo-se posteriormente. Nesse sentido, as quantidades exportadas de charque cresceram com grande rapidez entre 1837 e 1868, alcançando a expressiva taxa anual de 10,0% ao ano. Posteriormente, até 1890, as vendas externas do mesmo produto reduziram-se à proporção anual de 2,3%.⁸

Isso significa que, desde aproximadamente 1870, não só se restringiu cada vez mais o mercado para a atividade gaúcha de salgamento da carne, como também diminuíram as compras que os charqueadores faziam aos fazendeiros. No entanto a razão última das dificuldades não se encontrava ao nível dos problemas de realização da produção, mas tinha a ver com características que derivavam da própria formação histórica da

⁶ "A vida era difícil na fronteira meridional, onde os colonos se achavam envolvidos em constantes lutas com os colonos espanhóis e com os índios nômades. A fim de atrair imigrantes, o governo português concedia terras de duas, três ou mais léguas, chegando algumas vezes a centenas de quilômetros quadrados. Assim, o latifúndio criou-se como a ocupação inicial da região.

"As freqüentes escaramuças entre jesuítas espanhóis e sertanistas luso-brasileiros, na área ainda escassamente povoada, dispersaram os rebanhos, e o gado selvagem perdeu-se através da Serra, no interior da Campanha durante o século XVIII. Conseqüentemente a **pecuária parecia uma atividade predestinada quase que aos portugueses**, à medida que começavam, por volta de 1750, a inclinar-se seriamente para as terras além do litoral (grifos nossos)." (LOVE, 1975, p. 10).

⁷ É provável que parte substancial da acumulação de capital inicial para aplicação nas charqueadas não tenha derivado da pecuária, mas, sim, das atividades agrícolas das colônias açorianas. "Aparecendo expressivamente nas exportações gaúchas a partir de 1780, o trigo foi capaz de promover a **riqueza** de alguns, que se expressou na compra de escravos negros para a ampliação das lavouras.

"Revelando-se uma atividade lucrativa, [o charque] fez com que **aqueles açorianos que haviam conseguido acumular um pouco com o trigo, se orientassem para a pecuária** (grifos nossos)." (PESAVENTO, 1985, p.16-17).

Para Limeira Tejo,

"(...) **essa pecuária (...) dificilmente pode ser encontrada à base de todo o desenvolvimento da região** (...) Não existe no Estado nenhuma **exploração agrícola** que tenha surgido do *complexus* da economia pastoril (...) A própria **indústria frigorífica** (...) pertence aos quadros de outra evolução (...) **Até as charqueadas (...) foram iniciativa dos comerciantes** (...) (grifos nossos)" (TEJO, 1982, p.81).

⁸ Considerando-se os valores das exportações corrigidos pela variação da taxa cambial, constata-se que as vendas externas gaúchas de charque alcançaram seu auge em 1877, crescendo desde 1837 à taxa geométrica anual de 8,7%. Sobre a evolução das exportações do charque, ver Silva (1979, p.88-89). As informações relativas ao valor da taxa de câmbio foram obtidas em IBGE (1990, p.568-569, tabela 11.1). De acordo com Paul Singer,

"As exportações de couros, que passam de 200.000 em 1822 a 400.000 em 1838 e a 815.000 em 1845, mantêm-se no mesmo nível entre 1845 e 1875 (...) De 1875 em diante os couros exportados mantêm-se entre 900.000 e 1.100.000 unidades por ano." (SINGER, 1977, p.162).

sociedade da Campanha. Essa formação histórica, como se viu, conduziu à monopolização da terra e ao escasso assentamento populacional, fatores muito importantes para a explicação dos caracteres extensivos da atividade criatória e escravista da produção de charque em vigor no Rio Grande do Sul, desde o século XVIII. À pecuária extensiva e à charqueada escravista correspondiam baixos níveis de produtividade e, em conseqüência, de rentabilidade dos empreendimentos gaúchos *vis-à-vis* aos congêneres platinos. Com isso, os charqueadores e os pecuaristas gaúchos tinham dificuldades para manter suas fatias do mercado, que, em grande parte, era composto por outras regiões brasileiras.⁹ Nesse contexto, o período de rápido crescimento justifica-se apenas pelas dificuldades geradas no Prata pelas guerras civis e internacionais lá acontecidas durante a primeira metade do século XIX.

Além das apontadas dificuldades para o crescimento econômico, a sociedade da Campanha apresentava pequena capacidade de autotransformação, no sentido de incorporar a produção de ramos integrantes da agricultura e da indústria através de empreendimentos de caráter capitalista ou não. As reduzidas produtividade e rentabilidade características das atividades de criação e de charqueação no Rio Grande do Sul resultaram em dificuldades de constituir reservas monetárias em quantidades suficientes para fazer crescer com rapidez a acumulação produtiva dos ramos líderes. Isso, de um lado, mantinha preservada, no decorrer do tempo, a ineficiência da pecuária e da charqueada gaúchas. De outro, significava um restrito mercado de bens de produção. Aliás, no que diz respeito aos mercados locais, também os de bens de consumo não deviam alcançar dimensões muito grandes. Isto porque, além de o número de peões e escravos ser relativamente reduzido, a reprodução da força de trabalho era feita com exclusão quase total da moeda.

Dessa maneira, as formas assumidas pelo assentamento populacional e pela apropriação da terra na Campanha e as relações de produção que predominantemente lhe corresponderam conduziram não só a contingentes de força de trabalho relativamente reduzidos, mas, também, à parca acumulação monetária e a exíguos mercados de bens de consumo e de produção. Assim, em poucas situações viabilizavam-se empreendimentos nos setores complementares às estagnadas atividades de criação e da charqueada, tivessem esses empreendimentos caráter capitalista ou não. Tudo isso se expressava

⁹ Fernando Henrique Cardoso associa as diferenças entre a produção escravista, típica da produção de charque no Rio Grande do Sul, e a de caráter capitalista, difundida nos países do Prata, à menor capacidade competitiva das charqueadas gaúchas. A atividade escravista imporia maiores dificuldades de utilizar mais adequada divisão do trabalho, bem como seria responsável pelos maiores custos representados pela propriedade do escravo e pela repressão da população trabalhadora. Pedro Fonseca adiciona a esses elementos a posição vantajosa que possuía a burguesia do charque no Prata, pelos menores custos de transportes lá vigentes e pelos "estreitos vínculos" que aquela burguesia mantinha com o poder central (FONSECA, 1985).

na pequena capacidade de aquela sociedade transformar-se social e materialmente no sentido de incorporar as características típicas das sociedades capitalistas.¹⁰

Na verdade, apesar da referida dificuldade de autotransformação, a região da pecuária e, especialmente, seus centros comerciais, Rio Grande e Pelotas, foram objeto de importantes aplicações de capital no final do século passado e no início deste. Essas aplicações, como se verá, resultaram no desenvolvimento de sua infra-estrutura de transportes — a viação férrea e o porto de Rio Grande — e na implantação de muitos empreendimentos industriais. Dentre estes últimos, destacam-se, por suas exigências de capital e tecnologia, as indústrias têxtil e frigorífica. Contudo, como será visto, em grande medida, a origem das condições materiais necessárias para tal desenvolvimento explica-se menos pelo desenvolvimento do binômio pecuária-charqueada do que pelas inversões do capital comercial emergente da sociedade colonial, pela estratégia de ação de algumas empresas internacionais e pela ação estatal. Além disso, do ponto de vista dos mercados a serem atingidos, a localização dos empreendimentos em questão objetivava o usufruto da posição privilegiada de Rio Grande, à beira do oceano Atlântico, a qual contribuía para reduzir os custos de transportes referentes à importação de equipamentos e de matérias-primas e à exportação dos produtos industriais lá fabricados.

Por sua vez, a sociedade colonial, situada no nordeste do Estado, constituiu-se tendo como centro comercial Porto Alegre. Similarmente a Rio Grande, a posição de destaque de Porto Alegre deve-se, em parte, à sua vantajosa localização à beira do Guaíba, que recebe as águas do Jacuí e de seus afluentes — rios em grande parte navegáveis e em cujos percursos se situavam a maioria das colônias de origem açoriana, alemã e italiana. Além disso, o Guaíba oferece fácil acesso ao oceano Atlântico através da Lagoa dos Patos. Em vista disso, Porto Alegre teve a possibilidade de assumir destacado papel como centro aglomerador de mercadorias produzidas na zona colonial e destinadas a outras regiões do País.

A região colonial, dada a história de apropriação de suas terras, caracterizou-se, ao contrário da Campanha, pela pequena propriedade rural e pelo relativamente elevado contingente populacional. Essas características possibilitaram o rápido crescimento e a diversificação da produção agrícola, que, a partir dos anos 70 do século passado, se consubstanciou em vigorosa expansão das exportações gaúchas de produtos típicos da zona colonial.¹¹ Concomitantemente ao desenvolvimento agrícola, surgiu uma ativi-

¹⁰ Por isso, deve-se ressaltar a pertinência da expressão "franco anquilosamento" que Limeira Tejo, mesmo com um referencial diferente do utilizado neste trabalho, usou para descrever a fisionomia econômica da região fronteiriça do Rio Grande do Sul (TEJO, 1982, p.81-83). Para Mário Presser, "É sabido que essa atividade [a pecuária tradicional], exceção feita à inversão em charqueadas e, mais tarde, em cooperativas de carnes, não contribuiu com capital para nenhuma outra atividade significativa (...)

"A razão fundamental desse comportamento foi a limitada acumulação de capital monetário em mãos de pecuaristas ao longo do período de implantação de plantas industriais no Rio Grande do Sul, durante a República Velha (grifos nossos)." (PRESSER, 1978).

¹¹ No início do século XX, os principais produtos coloniais eram a banha, o milho, a batata-inglesa, o feijão, o fumo, a farinha de mandioca e a uva.

dade artesanal bastante intensa, que, pelo menos nas zonas rurais e nas cidades de pequeno porte, foi se especializando na transformação de produtos de origem agropecuária — fumo, banha, vinhos e etc. Nas cidades maiores, progrediu um sem número de atividades artesanais ligadas à construção civil e aos serviços relacionados ao conforto e à diversão da população urbana.

O crescimento da produção agrícola na região colonial foi muito intenso. Como se pode ver na Tabela 1, os principais produtos da lavoura e da pequena criação, de inexpressiva participação nas exportações gaúchas em 1861, atingiram, no final do século, a proporção de aproximadamente um terço das vendas do Rio Grande do Sul para fora do Estado.

Tabela 1

Participação de alguns produtos no valor das exportações do Rio Grande do Sul — 1861-1927

DISCRIMINAÇÃO	1861		1890		1923		1927	
	Valor (contos de réis)	%	Valor (contos de réis)	%	Valor (contos de réis)	%	Valor (contos de réis)	%
A - Charque	5 940	37,7	5 223	30,3	59 845	19,2	73 980	17,7
B - Couros	5 856	37,2	4 211	24,4	44 601	14,3	28 467	6,8
C - Subtotal (A + B)	11 796	74,9	9 434	54,7	104 446	33,5	102 447	24,5
D - Arroz	0	-	0	-	24 423	7,8	54 036	13,0
E - Banha	0	-	1 993	11,5	41 274	13,3	81 980	19,7
F - Farinha de mandioca	221	1,4	1 117	6,5	8 466	2,7	7 570	1,8
G - Feijão	627	4,0	1 583	9,2	4 504	1,4	13 899	3,3
H - Fumo	0	-	348	2,0	13 058	4,2	13 415	3,2
I - Vinho	0	-	0	-	7 751	2,5	12 121	2,9
J - Subtotal (D + ... + I)	848	5,4	5 041	29,2	99 476	31,9	183 021	43,9
L - TOTAL (C + J)	12 644	80,3	14 475	83,9	203 922	65,4	285 468	68,4
M - Total do RS	15 758	100,0	17 267	100,0	311 151	100,0	415 915	100,0

FONTE: FONSECA, Pedro Cezar Dutra (1980). A integração do norte do RS à economia gaúcha. *Perspectiva Econômica*, São Leopoldo, v. 10, n. 25, p. 147.

NOTA: O zero indica que não houve exportação, ou seu valor foi inferior a 1% do valor total das exportações.

Impulsionados pelo crescimento da produção exportada, a sociedade da colônia e seu centro comercial, Porto Alegre, tiveram uma história que difere muito da história da Campanha. A expansão das exportações no final do século, combinada com uma mais equitativa distribuição da terra, levou a uma rápida e difundida monetização da área colonial, que logo tomou a forma de um mercado regional crescente. Os comerciantes atacadistas de Porto Alegre, muitas vezes atuando tanto no fluxo das exportações como no das importações, assumiram o controle de uma vasta rede comercial disseminada pela colônia. Essa rede envolvia os pequenos comerciantes rurais, os transportadores de mercadorias e os comerciantes intermediários, estes últimos locali-

zados em cidades que dispunham de fácil acesso a Porto Alegre e ao meio rural — como, por exemplo, São Leopoldo, São Sebastião do Cai e Montenegro. A mesma rede fazia fluir a produção colonial para Porto Alegre — de onde era exportada para outras regiões do País — e distribuía os produtos oriundos das importações pela colônia.¹² Nesse contexto, o comércio de exportação e importação configurou-se lucrativo, e uma pequena parcela da burguesia comercial da região, principalmente a estabelecida em Porto Alegre, prosperou rapidamente.¹³

Para concluir esta seção, realcem-se as mais importantes idéias nela trabalhadas. Dos movimentos de povoamento e apropriação da terra no Rio Grande do Sul resultaram duas sociedades — a da pecuária, localizada ao sul da linha que liga os rios Jacuí e Ibicuí, e a da colônia, delimitada pela região dos rios que alimentam o Estuário do Guaíba.

A sociedade da pecuária, dedicada primordialmente à atividade produtiva do binômio pecuária-charqueada, caracterizava-se, pelo menos até o fim do século XIX, por um reduzido contingente populacional, pela generalização da grande propriedade, pelo uso extensivo da terra, pela escassa utilização de tecnologia e por relações de produção que, na criação, envolviam o proprietário rural e o peão e, nas instalações de charqueação, a burguesia comercial e o escravo.

Em vista dessa caracterização, pode-se entender que os empreendimentos típicos dessa sociedade apresentassem baixos níveis de produtividade e pequena capacitação para competir, no mercado nacional, com os mais eficientes e tecnificados concorrentes platinos. Resultavam, assim, exíguas as acumulações financeira e produtiva, com o que se preservou o quadro de desvantagem competitiva e de estagnação econômica. Além disso, a referida estagnação, combinada à concentração de renda decorrente das relações de produção que predominavam, impedia que fosse vigoroso o crescimento dos mercados de bens de consumo e de produção gestados por tal sociedade. Por isso, carente de capitais monetários, de mercados e de força de trabalho disponível para o assalariamento, a sociedade instalada na Campanha gaúcha também não dispunha da suficiente potencialidade para viabilizar atividades produtivas subsidiárias em proporção que fosse capaz de contribuir para a superação, no decorrer do tempo, da estagnação em que se encontrava.

A sociedade da colônia, por sua vez, apesar de também não apresentar altos níveis de tecnificação, possuía mais intensa vitalidade pelo menos desde a década de 70 do século passado. Embasada na pequena propriedade da terra, contava com numerosa população, que levava a cabo diversificada atividade agropecuária, cujo produto era,

¹² "É para Porto Alegre que converge toda a produção agrícola das colônias, assim como é de Porto Alegre que saem as mercadorias importadas e distribuídas entre as vendas rurais. A constituição desta vasta e rica **hinterlândia** fez de Porto Alegre a metrópole comercial do Sul do Brasil (...) (grifos nossos)" (ROCHE, 1969, p.434). A respeito, ver da mesma obra as páginas 423 a 445.

¹³ A partir do final do século passado, "**A exportação de produtos agrícolas coloniais é (...) negócio para uma dezena de casas. Este monopólio**, na realidade, se transmite de uma geração para outra como o direito à coroa numa dinastia (...) [Os comerciantes **importadores**] movimentam negócios de maior vulto e, de fato, dão a impressão de constituir uma oligarquia (grifos nossos)." (ROCHE, 1969, p.445).

em significativa proporção, destinado a outros mercados brasileiros pela ação do capital comercial. Sua capacidade de competição advinha não só da eficiência da rede de comércio encabeçada por atacadistas exportadores e importadores das maiores cidades gaúchas, mas, também, da então recente exploração das terras cultivadas e da escassa diversificação agrícola, que, naquela época, caracterizava as principais economias regionais no Brasil.

Por isso, de maneira diversa à da Campanha, a sociedade da colônia, com rapidez, acumulou capital comercial, concentrando-o principalmente em empresas comerciais atacadistas de Porto Alegre. Além disso, o vigor da expansão das exportações, em combinação com a intensa divisão da terra característica da zona colonial gaúcha, gerava um importante mercado a ser explorado. Desse modo, acumulava-se capital e gestava-se significativa capacidade de compra num meio em que havia uma numerosa população rural potencialmente transferível para atividades urbanas, fossem elas artesanais ou industriais. Por isso, a expansão do capital comercial, significando também o crescimento da atividade agropecuária da colônia, induzia e, mesmo, exigia uma rápida transformação social.

Essa transformação social esteve na base da implantação industrial no Rio Grande do Sul, marcando-a de forma indelével. A próxima seção tem por objetivos, dentre outros, explicitar mais precisamente em que consistiu a referida transformação e, também, tornar clara a relação entre ela e a viabilização do surgimento da indústria gaúcha.

No entanto é preciso desde já ter em conta três aspectos a serem abordados na próxima seção. O primeiro deles refere-se ao fato de que as ditas transformações não se limitaram ao aludido movimento de acumulação de capital sob a forma comercial e à gestação de mercados que dele decorreu, abrangendo um universo mais amplo de fatores. Dentre esses fatores, deve-se, obrigatoriamente, mencionar a progressiva transferência das populações rurais para as cidades, formando importantes contingentes populacionais urbanos, virtualmente assalariáveis. É também de menção indispensável o desenvolvimento dos serviços urbanos e da infra-estrutura regional, especialmente aquela relacionada à movimentação de mercadorias agrícolas e industriais.

O segundo aspecto está ligado aos agentes promotores das referidas transformações. A esse respeito, já deve ter ficado clara a importância atribuída por este trabalho ao capital comercial enquanto agente responsável pela transformação capitalista da sociedade gaúcha a partir da década de 70 do século passado. Mas o capital comercial não esteve só na promoção de tais transformações. A ele se somaram o capital externo e o Estado — Nacional e Regional — através de ações, cuja consideração é indispensável para a descrição das transformações que se quer caracterizar.

Finalmente, o último aspecto a ser tratado na próxima seção que desde já se deve ter presente relaciona-se à abrangência espacial das transformações em exame. Embora, pelas razões anteriormente trabalhadas, a sociedade da pecuária e seu centro comercial, o eixo Rio Grande—Pelotas, contivessem um reduzido potencial para a transformação social, também a Campanha foi objeto de importantes modificações. Isto não porque o avanço da sociedade da pecuária e da charqueada em si mesmo tenha sido capaz de resultar na consecução das condições materiais do capitalismo. Ao contrário, por razões diversas a serem esclarecidas, as modificações de que se fala se deram precipuamente pela ação do capital comercial, do capital externo e do Estado — Nacional e Regional — na preservação de seus próprios interesses.

2 - A gestação das condições materiais para a implantação da indústria no Rio Grande do Sul

Esta seção tem por objetivo descrever o processo que, vigendo no Rio Grande do Sul desde, pelo menos, 1870, tornou viável a implantação da indústria gaúcha a partir da última década do século passado. Nesse sentido, pretende-se caracterizar o movimento promovido direta ou indiretamente pelas ações do capital comercial, do capital externo e do Estado, que, envolvendo as sociedades da pecuária e da colônia, as impulsionou na direção da gestação das condições materiais exigidas para o surgimento da indústria no Rio Grande do Sul.¹⁴

A fim de alcançar os objetivos previstos para a presente seção, foram concebidos dois itens a ela pertinentes. No primeiro, aborda-se a questão sugerida por seu título, explicitando-se em que aspectos, de que forma e em que condições as ações do capital comercial, do capital externo e do Estado contribuíram, de maneira direta ou indireta, para a viabilização do surgimento da indústria no Rio Grande do Sul.

Já no segundo item, procura-se avaliar o grau que atingiu o movimento de transformação em exame. Com esse intuito, assume-se, para o período anterior a 1930, a capacidade de conquistar mercados extra-regionais como indicativo da intensidade em que ocorreram as referidas transformações no Rio Grande do Sul. Além disso, utiliza-se a mesma capacidade como expressão do potencial que a economia gaúcha dispunha para fazer avançar ainda mais o dito movimento de transformação. A partir disso, a capacidade gaúcha de realizar vendas extra-regionais é comparada com a que possuía a economia regional de São Paulo, já naquela época a economia regional brasileira mais preparada para a implantação e o desenvolvimento dos segmentos industriais.

2.1 - A transformação promovida pelo capital comercial, pelo capital externo e pelo Estado

A consecução dos objetivos deste item — descrever o movimento a partir do qual resultou materialmente viável a implantação da indústria gaúcha — foi alcançada pela busca de elementos da história econômica sul-rio-grandense que descrevessem como foram sendo paulatinamente superados os obstáculos que se antepunham à inversão industrial no Rio Grande do Sul. Foram considerados os obstáculos relativos à força de

¹⁴ Na dissertação da qual este trabalho constitui o terceiro capítulo, a caracterização do referido movimento justifica-se pelas possibilidades que ela oferece para trazer à tona, em capítulo posterior, as especificidades assumidas pelo processo de implantação industrial no Rio Grande do Sul e pela estrutura produtiva dela resultante ao final da terceira década deste século, estrutura produtiva esta cujas particularidades contribuíram decisivamente para a definição da posição periférica que coube à economia gaúcha desde o momento em que se impôs o processo nacional de industrialização na década de 30.

trabalho potencialmente assalariável, à acumulação prévia de capital, à gestação do mercado regional, aos serviços urbanos correspondentes à necessária urbanização e, finalmente, ao sistema de transportes de mercadorias.

Como forma de organizar a leitura, pode-se dizer que o provimento da força de trabalho assalariável foi, em grande medida, o resultado natural decorrente da forma como se organizaram as sociedades da Campanha e, especialmente, da colônia; já a acumulação prévia de capital, a formação do mercado regional e o fornecimento de serviços urbanos resultaram principalmente da expansão do capital comercial, com importante apoio da ação estatal; por fim, a organização do sistema de transportes — exceção feita aos empreendimentos ligados à navegação fluvial que decorreram de aplicações do capital comercial — esteve precipuamente a cargo do capital externo e do Estado, em razão das elevadas exigências de capital e tecnologia que tais sistemas pressupunham.

Aliás, deve-se alertar que, no tratamento da organização do sistema de transportes — nomeadamente, a implantação das ferrovias e a construção do novo porto de Rio Grande —, se recorreu a uma descrição muito mais detalhada do que nos outros casos. Isso não decorreu só, nem principalmente, da disponibilidade de informações pertinentes. As razões para tanto estão relacionadas à oportunidade de mostrar como, dadas a exigüidade do desenvolvimento capitalista no Rio Grande do Sul e as exigências de capital e tecnologia dos empreendimentos em questão, as inversões para a implantação das ferrovias e a construção do novo porto em Rio Grande só encontraram viabilidade nos interesses do Estado Nacional e do grande capital internacional.

2.1.1 - O provimento da força de trabalho assalariável

Como se viu na seção 1 deste trabalho — **Elementos da formação histórica da sociedade gaúcha** —, o povoamento do Rio Grande do Sul esteve relacionado ao estabelecimento das reduções jesuíticas no século XVII, aos interesses de ganho de comerciantes paulistas no século XVIII e, principalmente, às políticas de povoamento implementadas entre 1680 e o presente século por Portugal e, depois, pelo Brasil, em decorrência da disputa pela posse do território sul-rio-grandense. Contudo foi dessas políticas que derivaram a maior parte do assentamento populacional no Rio Grande do Sul, destacando-se, nesse sentido, os contingentes de população trazidos pelos movimentos migratórios envolvidos com a colonização de origem açoriana, alemã e italiana. Viu-se também que do povoamento assim ocorrido se originaram as sociedades da pecuária e da colônia e que das mesmas surgiram os interesses de caráter econômico que predominavam na economia regional gaúcha.

No entanto, exceção feita ao caso do tráfico de escravos para as charqueadas, desses interesses não se originaram novos movimentos de contingentes populacionais para o Rio Grande do Sul. Por isso, pode-se dizer que, ao assentamento populacional sul-rio-grandense, sucederam-se, de maneira quase que unívoca, histórica e logicamente, a constituição das sociedades referidas e os interesses de acumulação de capital embasados na exploração da força de trabalho. Assim, a solução do problema do provimento dos contingentes

populacionais potencialmente assalariáveis nos empreendimentos industriais que, posteriormente, seriam implantados nos centros urbanos gaúchos não foi algo que se deu como necessidade do desenvolvimento do capital mercantil, mas paralelamente a ele.

Diferente processo ocorreu nas demais economias regionais brasileiras, que, ao fim do século XIX, como no Rio Grande do Sul, iniciaram seus processos de implantação industrial. Nesses outros casos, o próprio desenvolvimento regional, dada a escassez de força de trabalho que prevalecia diante das necessidades da acumulação de capital, derivou, no decorrer dos séculos, as recorrentes ações e políticas de assentamento populacional. Nesse sentido, São Paulo, muito provavelmente em razão de seu mais intenso desenvolvimento capitalista a partir da segunda metade do século XIX, constitui o exemplo mais elucidativo, justificando largamente a concentração da imigração européia para a economia regional que lá tinha curso.

De início, é claro, a população que veio ter ao Rio Grande do Sul se encontrava dispersa pela imensidão de seu território, não existindo as concentrações populacionais que caracterizam as cidades de porte significativo. No entanto, como normalmente ocorre nas transformações de caráter capitalista, a população rural gaúcha foi, aos poucos, impelida para os centros urbanos em formação, onde seus integrantes se tornaram disponíveis para o assalariamento. Contudo formas particulares e, entre si, diferenciadas foram assumidas por esse movimento na zona colonial e na Campanha do Rio Grande do Sul.

Na zona colonial, significativos contingentes populacionais — diante da continuidade do fracionamento de suas propriedades e/ou frente à redução da fertilidade do solo de suas terras — viram-se, desde o final do século passado, ante o dilema de dirigir-se para as novas regiões de colonização pioneira ou emigrar para as cidades. Parcela substancial da populosa região colonial deslocou-se para as cidades, onde, instalando-se, se proletarizou. Em consequência, a implantação da indústria em Porto Alegre e seus arredores foi viabilizada pelo emprego de populações oriundas das colônias. Pelo menos, é isso que permite pensar o estudo do caso das usinas Renner. Nessas usinas, ainda entre 1920 e 1929, a maioria dos operários era de origem colonial — alemã (55%) e italiana (7%) —, enquanto aqueles de origem lusitana eram a minoria (12%). Já entre 1940 e 1949, os de origem alemã tinham reduzido sua participação (32%), ao passo que os grupos de descendência italiana (15%) e lusitana (39%) se tornaram mais expressivos, ao ponto de os últimos transformarem-se no agrupamento étnico mais representativo. Mesmo assim, ainda na década de 40, os operários porto-alegrenses eram em sua maioria ex-camponeses, ou deles descendentes, na proporção de dois terços (ROCHE, 1969, p.584-588).

Na região da Campanha, ocorreu um processo similar, embora com características próprias e envolvendo uma população menos numerosa. Nessa região, também uma parcela importante da população rural viu-se na contingência de se transferir para as cidades, em razão da ocorrência de importantes modificações econômicas, sociais e políticas. Dentre elas, citem-se o cercamento dos campos nas fazendas a partir de 1870 e a instalação da viação férrea, que, em conjunto, diminuíram as necessidades de peões, seja para as atividades de "recorrer o campo", seja para aquelas de transportar os animais para os centros consumidores ou de abate e de charqueação. Além disso, o arrefecimento das atividades guerreiras no Estado, após 1923, contribuiu também para diminuir a necessidade de manter volumosa peonada.

Os contingentes populacionais que resultaram excedentes desse processo se dirigiram para as cidades. Em alguns casos, os peões transferiram-se para as pequenas localidades urbanas da própria região, onde aguardavam a oportunidade de se assalariarem nas atividades de caráter sazonal que o desenvolvimento da cultura de arroz passou a propiciar principalmente a partir de 1920. Outros se dirigiram para os centros urbanos de maior porte, constituindo agrupamentos potencialmente assalariáveis pela indústria que começava a tornar-se importante.¹⁵

Assim, pode-se concluir a respeito dos fatores condicionantes que determinaram a consecução do pré-requisito para a implantação da indústria no Rio Grande do Sul relativo à força de trabalho assalariável. A consecução de tal pré-requisito deu-se através de uma seqüência temporal de processos, que se iniciou pelo povoamento do território sul-rio-grandense, o qual, por sua vez, foi muito influenciado pelas políticas de assentamento populacional derivadas da disputa territorial em torno do espaço situado entre Laguna e o Rio da Prata. Uma vez ocorrido o assentamento populacional, constituíram-se as sociedades da Campanha e da colônia como sociedades predominantemente rurais. Finalmente, das características dessas sociedades e de seu processo de desenvolvimento resultou, ao longo do tempo, um movimento populacional em direção às cidades, movimento este que garantiu o provimento da necessária força de trabalho para a implantação industrial.

2.1. 2 - A acumulação prévia de capital, o mercado regional e o fornecimento de serviços urbanos

Enquanto o provimento da força de trabalho disponível para o assalariamento decorreu quase que naturalmente das características e do desenvolvimento das sociedades da pecuária e da colônia no Rio Grande do Sul, a acumulação prévia de capital, o mercado regional e os serviços urbanos, também elementos indispensáveis para a implantação e para o crescimento industrial, constituíram avanços que derivaram sobretudo das ações do capital comercial e do Estado.

Conforme foi visto anteriormente, a mercantilização da agricultura colonial, promovida pelo capital comercial no Rio Grande do Sul, ao expandir as transações de exportação e importação desde a sétima década do século passado, teve, dentre outros, dois importantes significados. O primeiro deles diz respeito ao crescimento do mercado colonial para produtos industriais, derivado da rápida monetização das trocas implícita na expansão das exportações de produtos de origem colonial, as quais, em termos reais, cresceram à taxa anual de 5,9% entre 1890 e 1927.¹⁶ A intensidade do crescimento

¹⁵ Ver a respeito Beskow (1984, p.72-74), Ohlweiler (1982, p.19) e Schilling (1982, p.113 e 114).

¹⁶ Essa taxa foi calculada a partir de informações relativas às exportações de banha, farinha de mandioca, feijão, fumo e vinho constantes na Tabela 1. Como deflator, utilizou-se a taxa de câmbio livre (moeda nacional por dólar) publicada em Abreu (1989, Anexo Estatístico).

desse mercado explica-se também pela relativamente eqüitativa distribuição da renda gerada pela produção agrícola nas condições de intensa divisão da propriedade da terra vigentes na região colonial gaúcha. O segundo significado refere-se à própria razão de ser da ação do capital comercial ao promover a mercantilização da agricultura colonial: a acumulação de capital. Nesse sentido, à medida que se expandiam e se diversificavam a produção e as exportações de bens oriundos da colônia, avançava, sob a forma comercial, a acumulação capitalista na sociedade polarizada por Porto Alegre.

Além disso, deve-se considerar que o charque e os couros, principais produtos da sociedade instalada na Campanha, até o final do século, representavam mais de 50% das exportações gaúchas e, ainda em 1927, correspondiam a um quarto das mesmas exportações.¹⁷ Isso significa que a pecuária e a charqueada, embora se encontrassem estagnadas desde a década de 70 do século passado, foram atividades responsáveis por um importante volume de produção. Por isso, apesar de a estrutura da propriedade da terra e as relações predominantes de produção imporem uma divisão de renda muito regressiva, desenvolveu-se um mercado local de dimensões que não podem ser desprezadas. É também razoável pensar-se que o comércio de exportação e importação tenha dado lugar a determinado volume de acumulação comercial, a qual tomou a forma de empreendimentos como as charqueadas.

Assim, pode-se dizer que as vinculações da produção agropecuária gaúcha aos mercados externos, estabelecidas, na maioria dos casos, pelo capital comercial, contribuíram destacadamente para que, já ao final do século XIX, o Rio Grande do Sul contasse com importante desenvolvimento da produção primária, do mercado regional e da acumulação comercial. Dessa maneira, as empresas comerciais induziram, através de suas transações com outras regiões do País e mesmo com o Exterior, a viabilização da indústria no Rio Grande do Sul, cuja implantação se iniciou na década de 90 do século XIX.

É importante realçar que, no referente à conquista de tais mercados externos, o capital comercial, pelo menos a partir do início deste século, contou com a contribuição do Governo Estadual, sob a forma de incentivos fiscais. A esse respeito, muitos produtos — na maioria dos casos produtos artesanais, embora incluindo também algumas mercadorias de origem industrial — não só tiveram suas alíquotas do Imposto de Exportações reduzidas, mas, também, depois de algum tempo, tornaram-se isentos. É o caso das exportações de arreamentos, de artefatos de ferro, de chapéus, de calçados, de chocolates e caramelos, de licores, de móveis de madeira e de ferro, de obras de couro, de perfumarias e de vinhos. Já as cervejas tiveram suas alíquotas reduzidas de 4 para 2%. Tudo isso, de 1902 a 1914. A têxtil, o mais complexo ramo industrial gaúcho do início do século, teve a alíquota de seus produtos reduzida de 4 para 3% em 1904 e ficou isenta em 1923.¹⁸

¹⁷ Entre 1890 e 1927, apesar da crise por que passava a charqueada gaúcha, as exportações de charque expandiram-se, em termos reais, à taxa anual de 3,2%. Os valores das exportações de charque constam na Tabela 1. Como deflator, utilizou-se, também para esse caso, a taxa de câmbio publicada em Abreu (1889, Anexo Estatístico).

¹⁸ Essas informações são de Domingues (1929 apud REICHEL, 1978, p.30-31).

Em adição, é preciso destacar que o Governo Estadual, no decorrer do tempo, foi implementando um conjunto bastante amplo de incentivos fiscais destinados a estimular a implantação e a expansão de empreendimentos de frigorificação de carnes em solo gaúcho. Dentre eles, destacam-se os estabelecidos pelas Leis nº 201 e nº 215, de 1916. A primeira concedia aos frigoríficos que se instalassem no Rio Grande do Sul a isenção dos impostos sobre as exportações que os mesmos efetivassem durante um período de 30 anos. Já a segunda, com a intenção de viabilizar a implantação de frigoríficos com capital de origem nacional, oferecia a esses capitais, através de pagamentos de juros, a garantia de rendimento de 6% sobre o capital aplicado.

Tais incentivos fiscais foram promovidos no contexto da Reforma Tributária de 1902. Esta, em essência, consistia na substituição das receitas do Governo Estadual oriundas da taxação sobre as exportações pelo Imposto Territorial implantado na ocasião.¹⁹ O imposto então estabelecido recaía sobre a propriedade rural e tinha seu valor calculado proporcionalmente à área e ao valor venal dos imóveis tributados. Ao tributar exclusivamente a propriedade rural, o Imposto Territorial significava a concessão de privilégio aos proprietários urbanos, especialmente os comerciantes e industriais; além disso, ao recair mais pesadamente sobre as grandes propriedades, privilegiava os colonos estabelecidos no norte e no nordeste do Estado. Por isso, a reforma contou com a oposição da maior parte dos pecuaristas, em geral grandes proprietários. De qualquer forma, o Governo Estadual induzia as exportações ao crescimento, transferindo, para os comerciantes e industriais, renda anteriormente apropriada pela pecuária.²⁰

Antes se disse que a ação do capital comercial contribuiu decisivamente para que o Rio Grande do Sul, já ao final do século XIX, contasse com importante desenvolvimento da produção primária, do mercado regional e da própria acumulação de capital. Agora, com a descrição da política de incentivos fiscais praticada pelo Governo Estadual no início do século, verifica-se que, em muitos casos, a mesma ação foi levada a cabo sob a proteção da referida política.

A expansão dos fluxos de comércio desde o final do século passado trouxe consigo, além do significativo crescimento populacional das cidades gaúchas, importante diversificação da oferta de serviços urbanos, especialmente em Porto Alegre, centro comercial da região colonial. Entre 1858 e 1920, a população da Capital foi multiplicada em 9,7 vezes, atingindo quase 180.000 habitantes; no mesmo período, implantaram-se os serviços de água (1861), de bondes (1864) e de telefonia (1884), bem como foram criadas as faculdades federais de Engenharia (1897), de Farmácia (1898), de Medicina

¹⁹ A esse respeito, Borges de Medeiros assim se expressava em 1903: "Se estamos convencidos da necessidade de amparar nossas indústrias, não vejo que outra medida protetora possa ser adotada com mais eficácia que a supressão gradual e rápida das taxas de exportação (grifos nossos)". Já em 1907, dizia: "A reforma tributária de 1902, tendo por base o imposto territorial, favoreceu o comércio e as indústrias pela redução geral dos impostos de exportações (grifos nossos)" (Mensagens do Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, 1903, p.30; 1907, p.31-32 apud REICHEL, 1978, p.28-29).

²⁰ A respeito do Imposto Territorial, ver Fonseca (1985, p.275-277) e Reichel (1978, p.26-31).

(1898), de Odontologia (1899), de Direito (1900), de Belas Artes (1908), de Ciências Econômicas (1909) e de Agronomia e Veterinária (1910). Ainda, em 1904, o serviço de água foi municipalizado; em 1907, introduziram-se os bondes elétricos; e, em 1908, iniciou o funcionamento de uma usina para iluminação pública. Além disso, como será tratado quando for abordada a questão dos transportes, entre 1913 e 1929, foi construída, com recursos públicos, a nova área portuária de Porto Alegre e foi aumentada a profundidade do canal que, através da Lagoa dos Patos, liga Porto Alegre a Rio Grande. Também é importante mencionar que Rio Grande — na época, a segunda cidade gaúcha em população, contando, em 1912, com 45.000 habitantes — era objeto de importante empreendimento que pretendia instalar naquela cidade um porto marítimo para navegação de grande calado.²¹

Dentre os serviços urbanos, é importante fazer menção à origem e ao desenvolvimento do sistema financeiro. Na segunda metade do século XIX, instalaram-se em Porto Alegre a sede do Banco da Província (1858), uma agência da Caixa Econômica Federal (1875), a sede da Companhia Phoenix de Seguros (1879), uma filial do London & Brazilian Bank (1888) e a sede do Banco do Comércio (1895). Com relação ao Banco da Província e ao Banco do Comércio, dois dos três maiores bancos comerciais privados do Rio Grande do Sul até 1930, é importante destacar que os mesmos tiveram seu capital inicial provido principalmente por comerciantes estabelecidos em Porto Alegre. Ainda a respeito do sistema financeiro, são de menção indispensável a criação do Banco Pelotense em 1906 — fruto da incorporação de capitais oriundos da pecuária e das charqueadas, bem como do comércio de Pelotas —²², a instalação em Porto Alegre de uma agência do Banco do Brasil em 1916 e a criação do Banco do Estado do Rio Grande do Sul em 1928. Este último concebido como forma de resolver os problemas de crédito de longo prazo da pecuária gaúcha através de empréstimos hipotecários com fundos obtidos no Exterior.²³

A descrição apresentada nos parágrafos anteriores permite inferir que as ações do capital comercial, do Estado e, em alguns casos, do capital externo também resultaram, direta ou indiretamente, em importante desenvolvimento dos serviços urbanos no Rio Grande do Sul, especialmente na capital gaúcha. Esse desenvolvimento, por sua vez, constituiu apenas uma faceta do rápido processo de urbanização sul-rio-grandense que começou a tomar corpo em meados do século XIX e que se consolidou no decorrer do século XX. Com o avanço do processo de urbanização, o mercado da economia regional do Rio Grande do Sul reforçou seus mecanismos de expansão, tornando ainda maiores as possibilidades de acumulação comercial e industrial.

Conclui-se, assim, que, nas seis décadas posteriores a 1870, as ações do capital comercial e do Estado se somaram no sentido de promover a expansão do mercado regional, o desenvolvimento dos serviços urbanos e a própria acumulação comercial, fatores que, juntamente com o provimento da força de trabalho disponível para assalariamento, se antepunham à implantação e ao desenvolvimento da indústria no Rio Grande do Sul.

²¹ As informações contidas neste parágrafo foram extraídas de Singer (1977, p.161, 162, 181, tabelas III e X).

²² Ver a respeito Lagemann (1985, cap. III).

²³ Ver a respeito Lagemann (1985, cap. I).

2.1.3 - O sistema de transportes

Nas páginas seguintes, realiza-se a descrição dos processos de implantação dos diversos elementos integrantes do sistema de transportes existente no Rio Grande do Sul, ao final da terceira década deste século, considerados importantes para o surgimento e para a expansão industrial. Na referida descrição, são considerados a navegação fluvial, o transporte ferroviário e as instalações portuárias, estas últimas examinadas através dos novos portos de Porto Alegre e de Rio Grande. À instalação da rede ferroviária e à construção do novo porto de Rio Grande, que incluiu a abertura de um canal ligando o cais do porto ao alto-mar, dispensou-se especial atenção em razão do volume dos investimentos e da abrangência dos interesses envolvidos.

A navegação fluvial no Rio Grande do Sul

Já nas primeiras décadas da colonização alemã, o capital comercial gaúcho organizou a atividade de transportes fluviais nos rios Jacuí e Sinos. Inicialmente, os comerciantes utilizaram-se das "gabarras" — embarcações simples movidas a remo ou à vela — para o transporte de mercadorias entre Porto Alegre, de um lado, e São Leopoldo e São Sebastião do Caí, de outro. Depois, a partir de 1850, as companhias transportadoras implantaram os "vapores", alargando sua área de ação pelos demais afluentes do Jacuí e pela Lagoa dos Patos.²⁴

As ferrovias gaúchas

Se pode ser dito que houve preponderância do capital comercial gaúcho na constituição das primeiras empresas de transportes fluviais no Rio Grande do Sul, o mesmo não acontece quando a referência é a instalação dos serviços de transportes que exigiam grandes aportes de capital e tecnologia. Nesse sentido, é muito elucidativo notar que o capital comercial do Rio Grande do Sul teve pouca ou nenhuma participação nas inversões que, nas últimas décadas do século passado e nas primeiras deste, resultaram na implantação da viação férrea gaúcha e na construção das novas instalações portuárias de Porto Alegre e, especialmente, de Rio Grande, onde os requisitos de capital eram sensivelmente maiores.

²⁴ "Dos onze vapores em serviço regular no Rio Grande do Sul em 1858, apenas três serviam as linhas Porto Alegre—Rio Grande, Rio Grande—Pelotas, Rio Grande—São José do Norte. Todos os outros estavam afetos às linhas do Jacuí e seus afluentes, as das colônias: Porto Alegre—São Leopoldo (dois vapores e duas viagens semanais), Porto Alegre—Caí (...) Porto Alegre—Taquari (...) 544 viagens mensais, em média), Porto Alegre—Rio Pardo—Cachoeira (...) esta última linha fora subvencionada pelo Governo Provincial em 1857, mas para um vapor apenas, embora possuísse quatro." (ROCHE, 1969, p. 59-62).

A construção de ferrovias no Rio Grande do Sul iniciou-se nos anos 70 do século passado, mas foram necessárias mais de três décadas para implantar as vias que estabeleceram a estrutura básica da rede ferroviária gaúcha. Na verdade, a referida estrutura não foi constituída ao acaso, como ocorreu na maioria dos estados brasileiros, pelo aglomerar de vias instaladas por interesses diversos. A viação férrea gaúcha foi implantada de acordo com um projeto amplamente discutido por autoridades militares e civis. O projeto, de autoria do Engenheiro J. Ewbank Câmara, tinha como finalidade, antes de promover o comércio, fazer da rede ferroviária a ser implantada um instrumento estratégico-militar útil para eventuais situações de conflito com os países vizinhos.

Dada a finalidade principal da rede, o documento foi discutido e, em essência, aprovado pela alta oficialidade brasileira da época. Posteriormente, obteve também a aprovação da Assembléia Geral, resultando daí o Decreto Imperial nº 2.397, de 10 de dezembro de 1873, que autorizava a construção de duas linhas que, partindo de Porto Alegre e de Rio Grande, se dirigiriam a pontos estratégicos na fronteira (DIAS, 1981, p.21).

No projeto, estava previsto o estabelecimento de quatro vias básicas: a primeira e mais importante via cortaria o Estado de leste a oeste, ligando Porto Alegre a Uruguaiana, com passagem por São Gabriel, localidade que assumiria o papel de centro ferroviário do Rio Grande do Sul;²⁵ a segunda ligaria o centro comercial da Campanha, Rio Grande e Pelotas, à via leste—oeste em São Gabriel, prevendo-se ramificações às cidades fronteiriças de Jaguarão e Santana do Livramento; a terceira partiria de São Gabriel em direção ao rio Uruguai no norte do Estado, passando por Cruz Alta; por fim, a quarta, diferenciando-se das demais por possuir caráter preponderantemente comercial, teria início em Porto Alegre e dirigir-se-ia às colônias alemãs, buscando atingir São Leopoldo e Novo Hamburgo (DIAS, 1981, p.8-11).

Como se pode reparar, em decorrência de seus objetivos de caráter estratégico-militar, o Projeto Ewbank Câmara deixa transparecer claramente sua intenção de viabilizar rápido transporte de tropas e materiais bélicos a pontos estratégicos na fronteira gaúcha, a partir de Porto Alegre, Rio Grande e São Gabriel (DIAS, 1981, p.11-15).

Nesse projeto, o Governo Federal financiou a maior parte da construção da via Porto Alegre—Uruguaiana, concluindo os trechos Estação Taquari—Cacequi em 1883 e Cacequi—Alegrete em 1902. Partindo de Alegrete, a viação férrea chegou a Uruguaiana em 1903, através da aplicação de capital da empresa inglesa Brazil Great Southern Railway. A via Rio Grande—São Gabriel foi construída pela também inglesa Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway, alcançando Pelotas e Bagé em 1884 e São Gabriel em 1900. A conexão entre São Gabriel e Cacequi, ligando Rio Grande à Estrada de Ferro Porto Alegre—Uruguaiana, foi concluída em outubro de 1900 pelo capital belga da Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil. A via que alcançou Cruz Alta em 1894 e Passo Fundo em 1900 foi também obra da mesma Compagnie Auxiliaire. Contudo essa via não partiu de São Gabriel como previra o Projeto Ewbank

²⁵ Não obstante as intenções expressas no projeto, o papel de centro ferroviário do Estado acabou sendo assumido por Santa Maria, e a via Porto Alegre—Uruguaiana sequer passou por São Gabriel, que somente foi ligado a ela em 1900.

Câmara, mas, sim, de Santa Maria, ponto integrante da via leste-oeste. Por fim, a última via, a que pretendia ligar Porto Alegre às colônias alemãs, com o intuito de expandir a atividade comercial da colônia, tornou-se realidade antes das demais, através da empresa Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company Limited, chegando a São Leopoldo em 1874, a Novo Hamburgo em 1876 e a Taquara em 1903 (DIAS, 1981).

Finalmente, cabe ainda registrar que, em 1910, a viação férrea gaúcha foi interligada ao sistema ferroviário de São Paulo através da linha Rio Grande—São Paulo, de propriedade da Brazilian Southern Railway (PESAVENTO, 1980, p.36).

Como se viu, a maior parte da rede ferroviária gaúcha foi implantada com o objetivo de incluí-la entre os elementos com que contaria o Estado brasileiro para manter sua soberania no Rio Grande do Sul. Para levar a cabo o projeto de implantação de tal rede, o Estado teve que contar com o auxílio do capital externo, dado o exíguo desenvolvimento capitalista no Rio Grande do Sul e, mesmo, em São Paulo e no Rio de Janeiro, que continham as economias regionais mais avançadas do País.

A rentabilidade prevista dos empreendimentos a serem realizados era, contudo, muito reduzida para induzir o capital externo a levá-los a cabo. Isso pode ser percebido através da consideração do fato de que boa parte da rede se localizaria em áreas onde predominava a atividade pecuária, estagnada economicamente há muitas décadas. Além disso, deve-se compreender que, durante um espaço de tempo muito longo, as diversas estradas de ferro permaneceriam isoladas uma das outras, exercendo, por isso, influência sobre áreas de restrita dimensão. Assim, durante esse longo período de tempo, as estradas de ferro seriam incapazes de atrair para si grande proporção do movimento de passageiros e de mercadorias efetivado por formas alternativas de transporte, principalmente a navegação fluvial. Concorrência ainda mais intensa seria exercida pela viação férrea uruguaia. A Ferrocarril Central del Uruguay possuía linhas que, partindo de cidades na fronteira com o Brasil, se dirigiam para Montevidéu. É o caso das linhas que se iniciavam em Artigas, Rivera e Rio Branco, localidades uruguaias conurbadas, respectivamente, a Quaraí, a Santana do Livramento e a Jaguarão.²⁶ Em Montevidéu, os exportadores gaúchos, em grande parte charqueadores, contavam com o porto da cidade, que — diferentemente do porto de Rio Grande, único conjunto portuário marítimo gaúcho — era capaz de operar com navios de grande calado, mais eficientes para o transporte marítimo. Por isso, boa parte da produção gaúcha de charque, cujo destino final eram outras regiões brasileiras, fluía primeiramente para Montevidéu.²⁷

Dessa forma, muitos fatores atuavam no sentido de manter baixa a rentabilidade prevista (e mesmo efetiva) da viação férrea do Rio Grande do Sul. Dentre eles, destacam-se,

²⁶ Também de Paso de Los Libres, localidade Argentina situada na fronteira do Brasil em Uruguaiana, partia uma linha que alcançava as Cidades de Montevidéu e Buenos Aires.

²⁷ "A concessionária estrangeira (...) não se dispunha a **construir efetivamente o porto e desobstruir a barra [de Rio Grande] de molde a permitir o acesso aos navios de grande calado.** Além disso cobrava taxas portuárias muito altas, **afugentando** com tais medidas a **produção gaúcha que demandava em grande parte o porto de Montevidéu para chegar, através dele, aos mercados brasileiros.** Assim como estava provido de um importante porto, o Uruguai apresentava-se bem servido de vias férreas. Até a fronteira gaúcha chegavam as linhas da Ferrocarril Central del Uruguai, que oferecia transporte mais barato (grifos nossos)." (PESAVENTO, 1980, p.36).

como se viu, o reduzido volume de cargas decorrente da estagnação da pecuária e da charqueada gaúchas; o isolamento que se impunha aos diversos trechos da viação férrea vigente após os primeiros anos de sua implantação; a possibilidade alternativa de transporte oferecida pela navegação fluvial; e a concorrência imposta pela viação férrea uruguaia.

Assim, a implantação da rede ferroviária gaúcha foi sendo realizada à medida que o Estado financiasse a construção das estradas de ferro e as explorasse ele próprio — o que ocorreu com a Estrada de Ferro Porto Alegre—Uruguaiana até 1898 — ou à medida que fosse utilizado algum expediente para tornar lucrativas as inversões do capital externo. Para tanto, duas formas foram encontradas. A primeira consistia no arrendamento das estradas de ferro de propriedade do Estado. Com isso, para essas companhias, seriam reduzidos os custos de inversão, e elevar-se-ia a rentabilidade privada da aplicação de capital. A segunda seria a aplicação de capital externo já na construção das próprias ferrovias, através da garantia de lucros prevista contratualmente, por intermédio do compromisso assumido pelo Governo Federal no sentido de adicionar aos lucros das concessionárias o pagamento necessário para que os mesmos atingissem 6% sobre o montante da inversão prevista no contrato (DIAS, 1981, p.3-4).

Nesse contexto, o projeto de implantação da viação férrea no Rio Grande do Sul concretizou-se como uma iniciativa dos Governos Federal e Estadual, no sentido de preservar a soberania nacional sobre o território gaúcho, iniciativa que não poderia ser levada a cabo sem a contribuição do capital externo. Essa contribuição, todavia, só foi possível na medida em que o Estado se dispôs a manter elevada a lucratividade privada das inversões que seriam realizadas.

Mesmo assim, durante a maior parte do tempo, os serviços oferecidos pelas empresas transportadoras não alcançaram qualidade satisfatória, a rentabilidade do capital externo mantinha-se reduzida e os ônus para os cofres públicos situavam-se em níveis muito elevados. Uma tentativa de solução para os problemas daí advindos foi a unificação da viação férrea gaúcha, sob o comando da *Compagnie Auxiliaire*. Essa solução vigeu desde 1905 até 1920. Para tanto, o Estado do Rio Grande do Sul, em 1905, encampou todas as vias férreas privadas existentes em território gaúcho e transferiu-as para a União, a qual, de imediato, as arrendou, junto com as que lhe pertenciam, à *Compagnie Auxiliaire* (DIAS, 1981, p.193-203).

A solução da unificação, que parecia ideal, confirmou-se precária. A viação férrea, ante o aumento de suas despesas e a incapacidade para aumentar suas receitas, não resolveu o problema da má qualidade dos serviços prestados. Os acionistas da *Compagnie Auxiliaire*, dada a sua baixa rentabilidade, não se interessavam por realizar os novos investimentos que a viação férrea exigia. Com as dificuldades impostas pela Primeira Guerra Mundial — referentes à importação de equipamentos —, a situação agravou-se ainda mais. O desfecho deu-se em 1920, quando o Governo gaúcho obteve do Governo Federal a encampação do patrimônio belga e sua transferência à Administração Estadual (DIAS, 1981, p.208-227).

Essas foram as características gerais do processo de implantação das ferrovias no Rio Grande do Sul. Do processo descrito resultam destaques. O primeiro diz respeito ao próprio provimento do sistema ferroviário no Rio Grande do Sul, que ligou os principais pontos de produção e de consumo da economia regional entre si e estes com o centro do País através

de um meio de transporte muito superior aos preexistentes. O segundo destaque relaciona-se à predominância dos motivos e das ações do Estado e do capital externo para levar a cabo os empreendimentos em questão, dadas as insuficiências de capital e tecnologia que então caracterizavam a economia privada no Rio Grande do Sul e mesmo no Brasil.

No que se refere às relações mantidas entre o Estado e o capital externo no contexto da implantação das ferrovias no Rio Grande do Sul, devem-se acrescentar duas observações fundamentais. A primeira aponta a necessidade com a qual se deparou o Estado Nacional no sentido de assumir o ônus de elevar a rentabilidade prevista das inversões que se pretendia que o capital externo empreendesse. A segunda diz respeito aos resultados obtidos da associação de interesses em pauta. Dessa associação resultou, inegavelmente, a implantação da ferrovia no Rio Grande do Sul. Isso, ademais, aconteceu de forma bastante aproximada àquela proposta pelo Projeto Ewbank Câmara, que, em essência, deu origem ao decreto imperial autorizando o início da construção das ferrovias. No entanto a qualidade dos serviços prestados foi tão baixa que derivou na encampação do patrimônio estrangeiro e na transferência da administração da ferrovia para o Governo Estadual.

As instalações portuárias de Porto Alegre e de Rio Grande

Não existe dúvida de que os portos de Porto Alegre e de Rio Grande, constituindo-se nos dois mais importantes portos da história sul-rio-grandense, se incluem entre as condições materiais que contribuíram para o desenvolvimento comercial do extremo sul do País. Por isso, a construção das novas instalações portuárias em Porto Alegre e em Rio Grande no início do século merece destaque na abordagem da transformação ocorrida no Rio Grande do Sul, nas seis décadas posteriores a 1870, a qual permitiu o florescimento da indústria gaúcha já a partir da última década do século passado.

Em vista disso, pretendia-se descrever os processos que viabilizaram e impuseram as novas instalações portuárias citadas, destacando-se os interesses neles envolvidos. Contudo, dada a exigüidade de informação disponível, só foi possível fazer uma tal descrição para o caso do porto de Rio Grande.

De qualquer forma, é útil realçar que a nova área portuária da capital gaúcha foi construída entre 1913 e 1920, com recursos públicos, incluindo 15 armazéns e cais capacitados para servir à navegação fluvial e à de cabotagem. Em correspondência, a profundidade do canal que liga Porto Alegre a Rio Grande e, assim, ao oceano foi aumentada para 4,5 metros em 1925 e para 5,5 metros em 1929.

Por sua vez, as novas instalações portuárias de Rio Grande, incluindo a construção do novo porto e a desobstrução de sua barra, tinham grande importância para destacados setores políticos da sociedade gaúcha de então.

Para os exportadores e os importadores em geral e para os pecuaristas e os charqueadores especificamente, as mesmas significariam maior rapidez e redução dos custos de transportes das mercadorias transacionadas.

Para o capital externo com aplicações na viação férrea gaúcha, as obras referidas representariam maior utilização das linhas que tinham Rio Grande por extremidade. Isto

porque a modernização do porto em questão poderia deslocar parcela significativa do fluxo de mercadorias que, contrabandeadas, eram transportadas ao porto de Montevideu pela mais eficiente Ferrocarril Central del Uruguay.

Para o Governo do Estado, as obras em pauta conduziriam a um aumento da massa dos impostos relativos às exportações, porque o deslocamento para o porto de Rio Grande de parte do referido fluxo das mercadorias contrabandeadas teria como resultado aumentar a base de tributação.

Finalmente, os pecuaristas e o Governo do Estado, desde o início do presente século, interessavam-se pelas obras em questão na medida em que as mesmas consistiam em pré-requisitos para a implantação naquela cidade do Frigorífico Rio Grande.²⁸ Esse frigorífico seria, de acordo com a intenção da época, financiado por capitais reunidos entre os próprios pecuaristas e se anteporia às manobras de redução dos preços do gado impostas pelos charqueadores gaúchos e pelas empresas internacionais do ramo de frigorificação. Afora isso, o Frigorífico Rio Grande, ao viabilizar que a produção pecuária gaúcha chegasse aos consumidores na qualidade de carne congelada, e não na de charque, ensejaria a conquista de parcela dos dinâmicos mercados das nações industrializadas. Nessa medida, as obras em Rio Grande, enquanto pré-requisitos da implantação do referido frigorífico, eram vistas como um instrumento da superação da crise que abalava a pecuária gaúcha desde a sétima década do século XIX.

Em sua essência, as obras de que se fala consistiam na construção de um porto marítimo capaz de servir embarcações com até 10 metros de calado e na abertura de um canal que se estendesse do porto às águas profundas do oceano. As exigências de capital, de equipamento e de experiência específica na edificação de obras portuárias como a em questão, assim como no caso das ferrovias, superavam em muito as possibilidades dos capitais nacionais e impunham a participação de empresas estrangeiras, portadoras dos requisitos necessários para levar a cabo o empreendimento.

Em vista disso, a Companhia Française du Port de Rio Grande, em 1908, tornou-se, através de contrato com o Governo Federal, concessionária dos serviços de implantação, operação e conservação dos equipamentos portuários em questão.²⁹ O contrato

²⁸ "(...) o caso dos frigoríficos sul-americanos apresentava-se [no início do século] com uma nova dimensão: estavam sendo criados com o fim precípua de **abastecer o mercado internacional** na sua demanda de carnes elaboradas.

"O estabelecimento das indústrias nas cidades litorâneas seria, pois, uma maneira de diminuir o custo de produção. Com isto, seria eliminado o **alto custo pago pelo transporte em vagões frigoríficos**.

"Inclusive este tipo de visão depositava muita fé na solução do problema dos transportes, pois, a **efetivação da empresa em Rio Grande [o Frigorífico Rio Grande] se achava ligada à abertura da barra, ao aparelhamento do porto e ao melhoramento dos serviços da Viação Férrea** (grifos nossos)." (PESAVENTO, 1980, p.113).

²⁹ Na verdade, o contrato foi anteriormente estabelecido em 1906, com o engenheiro norte-americano Elmer Corthel, Decreto nº 5.979, de 18 de abril de 1906. Nada tendo realizado o engenheiro, o contrato foi transferido para a companhia Port of Rio Grande, com sede em Portland. Esta última, em 1908, transferiu seus direitos de concessão à Companhia Française du Port de Rio Grande (Decreto de 9 de julho de 1908).

continha uma cláusula que previa a duração dos direitos cedidos por um prazo de 89 anos. Além disso, para garantir a rentabilidade privada do empreendimento, que, de forma similar às inversões nas ferrovias, se apresentava prospectivamente baixa, o Governo Federal obrigava-se igualmente ao pagamento dos rendimentos que faltassem para que os lucros da Companhia Française atingissem anualmente os 6% sobre o capital empatado.

No entanto os trabalhos contratados foram realizados com demasiada demora pela Companhia Française. Somente em 1912 foi iniciada a construção do cais do novo porto, e, ainda em 1915, esperava-se que em futuro breve o canal que ligaria o porto ao alto mar desse passagem a navios de 5,5 a 6,0 metros de calado.

Em decorrência dessa situação, o Governo do Estado buscou conseguir da Câmara de Deputados a autorização para que o Governo Federal antecipasse a encampação do porto de Rio Grande, transferindo a concessão para o Estado do Rio Grande do Sul. A autorização solicitada foi concedida em 1917. Dessa maneira, ainda que, em agosto de 1918, o Snark, vapor norueguês com 7,3 metros de calado, tenha atravessado a barra e entrado no porto de Rio Grande, em outubro de 1918, a administração estadual tomou a si a função de levar a termo as obras do porto e da barra.

Contudo, mesmo assim, o Plano Geral de Viação do Estado, apresentado ao Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas em 1931, considerava incompleta a solução alcançada para a barra e o porto de Rio Grande. Isto porque, nos canais de acesso ao oceano, havia-se obtido entre 8 e 9 metros de profundidade, em vez dos 10 metros pretendidos em 1908. Ainda mais grave, no "porto novo" não se obtinha, em função da grande sedimentação de areia, profundidade estável maior do que 6m.³⁰ Como se vê, para o estágio de desenvolvimento alcançado no Rio Grande do Sul, a barra tinha, ainda em 1931, mais "querer" do que pensava Gaspar Silveira Martins.³¹

A descrição do processo de construção das novas instalações portuárias em Rio Grande e da desobstrução de sua barra resulta em conclusões muito semelhantes àquelas a que se chegou quando da análise do caso da implantação do sistema ferroviário no Rio Grande do Sul. Tal como naquele caso, proveu-se a estrutura produtiva do Rio Grande do Sul dos equipamentos e edificações pretendidos, isso contribuindo, sem dúvidas, para a redução dos custos de transportes nas exportações e importações gaúchas. Há semelhança também no fato de predominarem os motivos e as ações do Estado e do capital externo na consecução dos empreendimentos pretendidos, assumindo o capital comercial do Rio Grande do Sul uma posição de mero expectador.

³⁰ "Em face ao objetivo com que (...) em 1908, foram atacadas as obras (...) para navegação de 10 metros, a solução do problema se acha **muito incompleta**, pois que as profundidades dos canais de acesso (...) têm regulado 8 metros na passagem norte e 9 metros na passagem sul.

"Por outro lado, o porto atual, denominado 'Porto Novo', não oferece senão a profundidade estável de 6 metros, em média, em consequência da enorme e constante sedimentação que ali se opera.

"Há toda a conveniência em elevar essas profundidades às maiores dos portos vizinhos: de Montevideú (8 1/2 a 10m) e de Buenos Aires (7 a 10m)." (RS, 1931, p.4).

³¹ Além das informações encontradas no Plano Geral de Viação, este parágrafo e o anterior contam com informações extraídas de IBGE — **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros** (1959, p.123) — e de Pesavento (1980, p.35).

Houve ainda similitude no que se refere às relações entre o Estado e o capital externo. Essas relações, tal como se estabelecera para a implantação das ferrovias, previam, contratualmente, a garantia pelo Governo Federal de lucros não inferiores a 6% sobre as inversões efetivamente realizadas pelo capital externo. A similitude da relação é observável também quanto aos resultados obtidos. Apesar da demora para culminar com as inversões que resultassem nas instalações portuárias desejadas e na desobstrução da barra do Rio Grande, a partir de 1918 o único porto marítimo gaúcho estava capacitado para o atendimento de navios de grande calado. No entanto os serviços de desobstrução da barra e, mesmo, de preservação da profundidade do próprio porto confirmaram-se muito precários. Disso resultou, como aconteceu com a ferrovia, o rompimento do contrato estabelecido com o capital externo, passando o Governo Estadual a administrar, diretamente, a continuidade das obras envolvidas.

Conclui-se, dessa forma, que os interesses do Estado brasileiro — em manter sua soberania sobre o território gaúcho e em atender às reivindicações de setores políticos regionalmente importantes —, bem como a estratégia de expansão de algumas empresas internacionais resultaram na implantação de importantes empreendimentos na área de transportes. Com eles, o Rio Grande do Sul foi dotado de uma viação férrea que ligou entre si os principais núcleos econômicos da região e estes com o centro do País e com o Uruguai e a Argentina. Além disso, ao final da segunda década deste século, os empreendimentos referidos transformaram o único porto marítimo gaúcho, já anteriormente vinculado à viação férrea e ao sistema de navegação fluvial existente no Estado, em porto capaz de receber navios de grande calado, com o que foram reduzidos os custos de transporte das transações inter-regionais e internacionais.

Nesse processo, o capital comercial do Rio Grande do Sul esteve à margem, se bem que tais empreendimentos tenham se constituído em itens importantes entre as condições materiais que viabilizaram a implantação da indústria gaúcha pelo capital externo e pelos comerciantes do Rio Grande do Sul.

Não é difícil entender através da descrição até aqui desenvolvida nesta seção — relativa ao provimento da força de trabalho assalariável, à acumulação de capital, ao mercado regional, aos serviços urbanos e ao sistema de transporte — que as ações do capital comercial gaúcho, do capital externo e do Estado se influenciaram mutuamente.

O capital comercial não se teria desenvolvido no Rio Grande do Sul — acumulando capital e induzindo à expansão o mercado regional e os serviços urbanos — na intensidade em que isso ocorreu não fossem as políticas de povoamento, as de transportes e as de caráter econômico-financeiro levadas a cabo pelas esferas federal e estadual de governo; também teria um desenvolvimento muito mais restrito na ausência das inversões do capital externo realizadas no porto marítimo e nas ferrovias gaúchas.

O capital externo, por sua vez, com certeza, não realizaria as referidas inversões caso não considerasse ser importante a circulação de mercadorias empreendida pelo capital comercial e não contasse com as benesses do Estado para garantir sua rentabilidade.

Finalmente, o Estado só pôde levar a cabo suas políticas econômico-financeira e de transportes no Rio Grande do Sul porque trabalhou em um ambiente em que não era desprezível o desenvolvimento mercantil e porque o capital externo contribuiu com seus aportes financeiro e tecnológico.

Dessa forma, pode-se dizer que as mutuamente influenciadas realizações do capital comercial, do capital externo e do Estado envolveram a sociedade gaúcha em um movimento que, nas seis décadas posteriores a 1870, fez crescer e diversificar a produção agrícola da região colonial; que expandiu as exportações e gerou mercado para os produtos industriais, induzindo-os ao crescimento; que organizou o sistema de transportes fluviais e ferroviários; que modernizou o porto de Porto Alegre e capacitou o porto de Rio Grande à navegação de grande calado; que concentrou capitais em mãos dos comerciantes atacadistas dedicados aos negócios de exportação e importação; que acelerou o processo de urbanização e de implantação de infra-estrutura urbana; e que viabilizou o surgimento e a expansão do sistema financeiro gaúcho pela aplicação de capitais localmente gerados ou atraídos do Exterior.

Adicione-se que, como se viu, um importante volume de força de trabalho se tornou disponível para o assalariamento na medida em que contingentes populacionais da região colonial e da Campanha eram impelidos para as cidades, especialmente para Porto Alegre e para Pelotas e Rio Grande.

Nesse sentido, tal movimento foi também responsável pela viabilidade da transferência setorial de capitais que possibilitou a implantação da indústria gaúcha a partir da primeira metade da última década do século passado.³²

2.2 - Os limites do movimento de transformação

Embora importante a ponto de justificar o surgimento da indústria no Rio Grande do Sul, o movimento transformador liderado pelo capital comercial gaúcho, pelo capital externo e pelo Estado manteve-se restrito a estreitos limites. Esses limites diziam respeito à incapacidade existente ainda durante as primeiras décadas deste século para tornar as atividades primárias gaúchas — sobre as quais se assentava a maior parte da acumulação de excedentes no Rio Grande do Sul — em atividades organizadas em moldes capitalistas, isto é, que se baseassem no assalariamento e cuja finalidade principal fosse a máxima acumulação.

As exceções a esse respeito foram as charqueadas depois da abolição da escravatura (na medida em que se possa classificá-las não como indústria, mas como mera extensão da agricultura) e a lavoura capitalista do arroz. Contudo as charqueadas gaúchas integravam um ramo de produção que se tornava rapidamente obsoleto, dado o progresso da frigorificação de carnes em todo o Mundo.

Por sua vez, a lavoura gaúcha de arroz, até o início do século resultado da pequena produção, começou a contar com empreendimentos de caráter capitalista apenas em 1903. Esses empreendimentos viabilizaram-se pela importante proteção à concorrência externa originada da elevação das tarifas de importação do produto, que aumentaram em 287% entre 1903 e 1909. Contando com tal proteção tarifária e objetivando alcançar

³² Sobre esse assunto, ver, por exemplo, Roche (1969, p.503-520) e Singer (1977, p.167-173).

os mercados do centro do País, comerciantes gaúchos e, mesmo, profissionais liberais enriquecidos implantaram em terras arrendadas a exploração do arroz em moldes capitalistas. Nesse contexto, progrediam, de um lado, a parceria e o assalariamento e, de outro, a utilização de fertilizantes de origem industrial e de máquinas e equipamentos. Dentre estes últimos, destacavam-se os locomóveis, as trilhadeiras e os implementos agrícolas, os navios de pequeno porte, os carros de transporte, os secadores e os descascadores industriais. Porém só a partir da Primeira Guerra Mundial é que a produção orizícola gaúcha capitalista atingiu um nível de generalização significativo.³³

Dessa forma, pode-se dizer que, de uma maneira geral, até meados da segunda década deste século, ainda que a influência do capital comercial tenha sido capaz de fazer crescer e diversificar a pecuária e a agricultura do Estado, isso não significou importantes alterações de suas técnicas e relações de produção. Por isso, garantidos os ganhos da pecuária pelo monopólio da terra, mantiveram-se as já então atrasadas formas extensivas de criação, e parques foram os avanços no que diz respeito às condições sanitárias da atividade criatória e ao refinamento do rebanho. Já na zona colonial, técnicas rudimentares de produção foram preservadas durante muitas gerações, em concomitância com o uso predatório da terra, que incluía a prática da queimada e a não-utilização de adubos e fertilizantes industriais.

Assim, a incapacidade característica no Rio Grande do Sul de transformar as atividades agropecuárias em atividades capitalistas tinha por consequência manter baixa a produtividade do Setor Primário gaúcho. Na Campanha, esse processo ia mais longe, expressando-se em grande dificuldade para operar também uma diversificação da produção em busca de produtos de maior potencialidade nos mercados externos, como, por exemplo, os produtos oriundos da agricultura.

Tudo isso se traduzia em obstáculos para expandir os vínculos com o crescimento capitalista de outras regiões através das exportações e mantinha contidas as possibilidades de acumulação de capital no Rio Grande do Sul. Ainda mais, se a acumulação não era vigorosa, faltavam-lhe forças para transformar as atividades agropecuárias em atividades capitalistas, elevar a produtividade, diversificar a produção e expandir as exportações.

Esse círculo vicioso punha limites também na solução dos problemas relativos à implantação da infra-estrutura adequada à expansão da produção, como transparece claramente nos casos da viação férrea gaúcha e da barra e do porto de Rio Grande. É claro que esses limites também encontravam expressão no volume e no grau de diversificação das inversões que, a partir de 1890, foram realizadas em empreendimentos industriais no Rio Grande do Sul.

No sentido dos parágrafos anteriores, o volume das exportações gaúchas ao início do século constitui um bom indicativo da capacidade da estrutura produtiva então existente no Rio Grande do Sul para estabelecer vínculos com o crescimento econômico de outras áreas. Se as exportações gaúchas não eram maiores, é porque o grau de avanço dessa estrutura não era suficiente para competir de maneira mais vantajosa com empreendimentos das outras economias regionais ou nacionais. De outro ponto de vista,

³³ A respeito da lavoura capitalista do arroz, ver Beskow (1984) e Fraquelli (1979).

uma reduzida dimensão das exportações — na medida em que estas delimitavam o valor da produção excedente regional — impunha poucas possibilidades de avanço capitalista no Rio Grande do Sul. Desse modo, o volume das exportações sul-rio-grandenses pode ser tido como uma medida do seu potencial de expansão capitalista.

Como é sabido, a participação de São Paulo nas exportações brasileiras elevou-se de um terço a um meio do início do século a 1928. Esse dado mostra que, naquele estado, prevaleceram condições materiais muito mais adequadas do que em qualquer outro para engajar-se no movimento de expansão capitalista de outras áreas. Por isso, pode-se utilizar o nível das exportações paulistas como padrão de comparação para avaliar a importância alcançada no período em exame pela vinculação da economia gaúcha com outras economias regionais e nacionais. Obtém-se, dessa forma, uma idéia da capacidade de transformação da estrutura produtiva que tinha tal vinculação.

A dimensão das exportações gaúchas frente às de São Paulo deixa claro que era muito restrita a capacidade do Rio Grande do Sul para engajar-se no movimento de expansão externa. Como se pode ver na Tabela 2, as exportações gaúchas para o mercado internacional oscilaram entre 3,9 e 10,5% do montante das vendas externas realizadas por São Paulo entre 1901 e 1928. Mesmo adicionando às exportações gaúchas o montante equivalente às vendas para outros estados do País — montante este que assumia valores particularmente elevados frente aos que prevaleciam nas outras economias regionais brasileiras —, verifica-se que o total resultante no período de 1901 a 1928 variou de um mínimo de um sexto a um máximo de um terço das exportações externas de São Paulo.

Tabela 2

Proporção das exportações externas e totais do Rio Grande do Sul relativamente às exportações externas de São Paulo e destas relativamente às brasileiras — 1901-1928

ANOS	EXPORIAÇÕES DO BRASIL (contos de réis) (A)	EXPORIAÇÕES DE SP INTERNACIONAIS		EXPORIAÇÕES DO RS		Em Relação às de SP Internacionais (%)	
		Total (contos de réis) (B)	Em Relação às Exportações Brasileiras (%) (B/A X 100)	Internacionais (contos de réis) (C)	Totais (contos de réis) (D)		
						Internacionais	Totais
						(C/B)	(D/B)
1901	860 827	267 717	31,1	10 560	47 159	3,9	17,6
1915	1 042 298	464 865	44,6	20 427	89 048	4,4	19,2
1921	1 709 722	841 183	49,2	88 655	214 960	10,5	25,6
1925	4 021 965	2 191 971	54,5	120 582	473 997	5,5	21,6
1928	3 970 723	2 096 542	52,8	167 631	580 723	8,0	27,7

FONTE: (A) IBGE (1990). *Estatísticas Históricas do Brasil* 2 ed. Rio de Janeiro. v 3. Tabela 11 2, p 570.

(B) CANO, Wilson (1977). *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: DIFEL. Tabela 33, p.265.

(C) e (D) DOMINGUES, Hercílio (1929). *Evolução econômica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Globo.

INDICADORES ECONÔMICOS RS (1977). *Função exportadora da agricultura do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: FEE, v.5, n.1, p.163-164, jan./jun.

Pode-se também comparar o comércio exterior do Rio Grande do Sul com o comércio internacional realizado por São Paulo (Tabelas 3 e 4). O sentido de incluir as importações nessa comparação não só deriva do fato de que, àquela época, as importações se materializavam, em boa medida, em aquisições de equipamentos e matérias-primas não produzidas internamente, mas advém, igualmente, da consideração de que o comércio importador propiciava, tal qual o exportador, importante acumulação concentrada de capital monetário. Excluindo-se 1921, a Tabela 4 mostra que, nos anos para os quais se dispõe de informação, o comércio exterior total do Rio Grande do Sul, entre 1901 e 1928, correspondeu a valores que oscilaram entre um quinto e um terço do comércio internacional de São Paulo.

A menor capacidade existente no Rio Grande do Sul no início do século para vincular-se à expansão capitalista de outras regiões, expressa nos parágrafos anteriores, significava menores possibilidades de solução dos problemas relativos à acumulação de capital monetário, à proletarianização da força de trabalho, ao mercado interno, ao financiamento das matérias-primas e equipamentos adquiridos do Exterior, ao sistema de transporte, à infra-estrutura e aos serviços urbanos.

Tabela 3

Proporção das importações totais do Rio Grande do Sul relativamente às importações realizadas por São Paulo de outras nações e destas relativamente às brasileiras — 1901-1928

ANOS	IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS (CIF) (contos de réis) (A)	IMPORTAÇÕES DE SP		IMPORTAÇÕES DO RS	
		Em Relação às Importações Brasileiras (%) (B)	Do Exterior (contos de réis) (B X A)	Totais (contos de réis) (C)	Em Relação às de SP (%) (D)
		1901	448 353	14,0	62 769
1915	582 996	26,9	156 826	42 347	27,0
1921	1 689 839	30,1	490 281	303 602	61,9
1925	3 376 832	38,1	1 286 573	599 488	46,5
1928	3 694 990	40,1	1 481 691	620 553	41,9

FONTE: (A) IBGE (1990). *Estatísticas Históricas do Brasil*. 2.ed. Rio de Janeiro. v.3. Tabela 11.2, p.570.

(B) CANO, Wilson (1977). *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: DIFEL. Tabela 33, p.265.

(C) RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Estatística (1946). *Sinópsese estatística das importações*. Porto Alegre.

RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Estatística (1939). *Sinópsese estatística do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre.

Tabela 4

Proporção do comércio externo total do Rio Grande do Sul relativamente ao comércio internacional de São Paulo — 1901-1928

ANOS	COMÉRCIO EXTERNO DO RIO GRANDE DO SUL (contos de réis)			COMÉRCIO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO (contos de réis)			RELAÇÃO ENTRE O COMÉRCIO EXTERNO DO RS E O INTER- NACIONAL DE SP (%) (C/F)
	Exportações (A)	Importações (B)	Total (A + B) (C)	Exportações (D)	Importações (E)	Total (D + E) (F)	
1901	47 159	20 198	67 357	267 717	62 769	330 486	20,4
1915	89 048	42 347	131 395	464 865	156 826	621 691	21,1
1921	214 960	303 602	518 562	841 183	490 281	1 331 464	38,9
1925	473 997	599 488	1 073 485	2 191 971	1 286 573	3 478 544	30,9
1928	580 723	620 553	1 201 276	2 096 542	1 481 691	3 578 233	33,6

Em conclusão, foi de grande importância o movimento de transformação da sociedade gaúcha liderado pelo capital comercial, pelo Estado e pelo capital externo no período de mais de meio século que antecedeu a década de 30. Do ponto de vista deste trabalho, o aspecto dessa transformação que mereceu destaque maior é o referente à gestação das condições materiais para a implantação da indústria no Rio Grande do Sul. No entanto essa transformação, especialmente quando comparada à que ocorreu em São Paulo, permaneceu restringida por estreitos limites. Esses limites foram fundamentais para a conformação da indústria que se implantou no Estado, desde o fim do século passado.

Bibliografia

- ABREU, Marcelo de P., org. (1989). **A ordem do progresso-cem anos de política econômica: 1889-1989**. Rio de Janeiro: Campus.
- BESKOW, Paulo R. (1984). A formação da economia arrojada do Rio Grande do Sul. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v.4, n.2, p.55-84.
- CANO, Wilson (1977). **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: DIFEL.
- DIAS, José Roberto de Souza (1981). **A E. F. Porto Alegre-Uruguaiana e a formação da viação férrea do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo dos transportes no Brasil meridional: 1866 a 1920**. São Paulo: USP/Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. (Mimeo).

- DOMINGUES, Hercílio (1929). **Evolução econômica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo.
- ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS (1959). Rio de Janeiro: IBGE, v.34.
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra (1980). A integração do norte do RS à economia gaúcha. **Perspectiva Econômica**, São Paulo, v.10, n.25, p.131-150.
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra (1985). A transição capitalista no Rio Grande do Sul: a economia gaúcha na primeira república. **Estudos Econômicos**, São Paulo, n.2, p.263-289, maio/ago.
- FRAQUELLI, Jane A. (1979). A lavoura capitalista do arroz e a crise de 1926: a ação do Estado e a criação do sindicato arroseiro. In: DACANAL, José, GONZAGA, Sérgio. **RS: economia & política**. Porto Alegre: Mercado Aberto.
- IBGE (1990). **Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988**. 2.ed. Rio de Janeiro.
- INDICADORES ECONÔMICOS RS (1977). Função exportadora da agricultura do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: FEE, v.5, n.1, p.155-170, jan./jun.
- LAGEMANN, Eugênio (1985). **O Banco Pelotense & o sistema financeiro regional**. Porto Alegre: Mercado Aberto. (Coleção Documenta, 19).
- LOVE, Joseph (1975). **O regionalismo gaúcho e as origens da revolução de 1930**. São Paulo: Perspectiva.
- OHWEILER, Otto A. (1982). Sobre o processo de desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v.3, n.1, p.5-40.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy (1985). **História do Rio Grande do Sul**. 2.ed. Porto Alegre: Mercado Aberto.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy (1980). **República velha gaúcha: charqueadas, frigoríficos, criadores**. Porto Alegre: IDEL.
- PRESSER, Mário Ferreira (1978). **O desenvolvimento do capitalismo na agricultura do Rio Grande do Sul, 1920-1975**. Campinas: IFCH/UNICAMP. (Dissertação de Mestrado).
- REICHEL, Heloísa (1978). **A indústria têxtil do Rio Grande do Sul: 1919-1930**. Porto Alegre: Mercado Aberto.
- RIO GRANDE DO SUL (1931). **Plano geral de viação do Estado: bases para operação geral**. Porto Alegre.
- RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Estatística (1946). **Sinótese estatística das importações**. Porto Alegre.
- RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Estatística (1939). **Sinótese estatística do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre.

ROCHE, Jean (1969). *A colonização alemã e o Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Globo.

SCHILLING, Paulo R. (1982). Trigo. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, v.3, n.1, p.109-136.

SILVA, Elmar Manique da (1979). Ligações externas da economia gaúcha (1736-1890). In: DACANAL, José H., GONZAGA, Sérgio, org. *RS: economia & política*. Porto Alegre: Mercado Aberto.

SINGER, Paul (1977). *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. 2.ed. São Paulo: Nacional.

TEJO, Limeira (1982). Contribuição à crítica da economia rio-grandense. *Ensaio FEE*, Porto Alegre, v.3, n.1, p.79-108.

Abstract

This paper has as purpose to describe the general characteristics of the transformation movement that, involving the society of Rio Grande do Sul during the six decades following 1870, generated the material conditions that defined the potentialities and limits of the industrial implantation performed by this same society after the last decade of the past century.