

Título do Artigo

Indícios para uma outra explicação: o movimento de integração econômica entre as regiões do Rio Grande do Sul durante a Primeira República, 1889-1930

Autor	Endereço	Telefone/E-mail
Gabriel Langie Pereira	R. Dr. Guilherme da Silva, 40/103 Campinas – SP	(19) 9257 0250 gabriellangie@hotmail.com

Área Temática: História Econômica

Resumo

O presente trabalho tem o objetivo principal de levantar e analisar indícios que evidenciam a integração espacial e econômica do estado do Rio Grande do Sul durante o período da Primeira República, compreendido entre os anos de 1889 a 1930. A estrutura econômica posta em perspectiva mostrou a existência de dois sistemas econômicos distintos. Ao sul predominava a grande propriedade rural de criação bovina e a atividade de produção do charque, ao passo que ao norte predominava a pequena propriedade de produção agropecuária diversificada. A ruptura política em 1889 e a Revolução Federalista de 1893 consolidaram no poder o PRR. O governo republicano promoveu profundas transformações político-institucionais e estabeleceu um novo modelo de desenvolvimento econômico pró-mercado interno e pró-diversificação. A ação do governo, principalmente no desenvolvimento dos transportes, integrou espacialmente o território gaúcho. A análise do desenvolvimento da rede de transportes aliada à análise de alguns indícios sobre o fluxo comercial de mercadorias entre ambos os sistemas formam provas a favor da tese da transição capitalista via mercado interno. Houve um aumento do intercâmbio de mercadorias, da especialização produtiva e da divisão do trabalho a nível estadual, processo esse que ampliou o mercado e possibilitou o crescimento econômico regional voltado para dentro.

Palavras-chave: História econômica do Rio Grande do Sul, Integração econômica regional, Desenvolvimento dos transportes.

Indícios para uma outra explicação: o movimento de integração econômica entre as regiões do Rio Grande do Sul durante a Primeira República, 1889-1930

Gabriel Langie Pereira*

1 Introdução

Primeiramente cabe ressaltar a especificidade da história econômica regional e entendê-la nos caminhos e processos históricos brasileiros. O período da Primeira República, entre os anos de 1889 a 1930, marcou um processo histórico e econômico de transição para uma economia eminentemente capitalista. A estrutura econômica e social sofreu transformações profundas, em direção a formas capitalistas de organização, de produção e de distribuição da riqueza material.

Dois momentos marcantes, que trazem a tona esse correr histórico são a abolição da escravidão em 1888 e a proclamação da república em 1889. Segundo Sérgio Buarque de Holanda (1995), esses dois fatos compõem os fatos marcantes de um processo já maduro de desagregação da sociedade colonial e rural e a emergência das cidades e da vida urbana. Portanto, pode-se pensar neles, como momentos que contém em si aspectos de processos históricos mais amplos. E, a partir desses momentos, esses processos mais amplos tomaram nova qualidade e intensidade.

O Rio Grande do Sul encontrava-se, em finais do século XIX, separado em dois sistemas econômicos distintos e espacialmente separados. Um de formação mais antiga, que remonta aos primórdios da colonização das terras compreendidas hoje dentro de seus limites, iniciado no século XVIII. Outro temporalmente mais recente, decorrente do movimento de imigração européia dos séculos XIX e XX¹. Aquele em termos espaciais abarcou quase a totalidade do território sul riograndense, mas teve desdobramentos mais sólidos, do ponto de vista socioeconômico, em algumas regiões. Dentre essas podemos destacar a região que hoje compreende o sul do estado, principalmente as zonas de campos da fronteira sudoeste. A economia dessas regiões estava marcada pela preponderância da atividade pastoril, da criação extensiva e de sua ligação com a produção do charque (processo de salgamento da carne).

O outro sistema econômico inicialmente concentrou-se nos vales dos rios que desembocam no estuário do Guaíba². Desde então se alastrou das planícies ao redor dos vales dos rios para a encosta da serra, para o planalto ao norte e noroeste e para a serra, regiões

* Mestrando em História Economia IE/UNICAMP.

¹ Imigração fundamentalmente diversa da imigração açoriana que aconteceu no século XVIII. Como veremos adiante essas duas colonizações criaram estruturas e dinâmicas econômicas diferentes entre si.

² Os primeiros imigrantes alemães vieram para o estado em 1824 e foram instalados a margem do Rio dos Sinos, ao norte de Porto Alegre, fundando a colônia de São Leopoldo.

nordeste e norte do estado. A economia das colônias desenvolveu-se sobre bases mais dinâmicas e nelas encontrava-se a lavoura diversificada e alguns tipos de criação associados a essa. Como veremos, possibilitou a emergência de uma atividade comercial interna que formou a base para o desenvolvimento industrial.

Segundo a tese de Singer (1977), amplamente aceita pela historiografia sul riograndense, esses dois sistemas que se encontravam espacial e economicamente separados, mantiveram uma dinâmica econômica de completa autonomia, um movimento que excluiu qualquer aprofundamento das relações entre os mesmos³. Essa tese está calcada nos documentos oficiais sobre as características do desenvolvimento dos transportes regionais, contudo, acaba não promovendo uma investigação de forma mais acurada dos seus desdobramentos e resultados. Os motivos declarados, ainda no período imperial, da construção e do traçado das estradas de ferro eram, sobretudo, motivos estratégico-militares, tendo com o passar dos anos um crescimento de motivos econômicos voltados para a exportação. Supostamente essa evolução dos transportes não fomentou a aproximação e o intercâmbio entre as duas regiões, entre os dois sistemas em questão. Resumidamente, para Singer (1977), o período da Primeira República sancionou essa separação, sendo que os dois sistemas permaneceram estanques entre si, com relações econômicas e intercâmbios comerciais exclusivamente com mercados externos⁴.

Esse artigo compreende um esboço de uma crítica, a formulação de uma nova explicação, podendo-se dizer de uma nova história econômica. Limitar-me-ei aqui a trazer alguns indícios que divergem dessa interpretação da história do Rio Grande do Sul. Para fins de delimitação cabe ainda dizer que, busco contestar essa tese e seguir um caminho diferente, talvez diminuindo influências deterministas, segundo o qual, o período politicamente delimitado, foi um período de aproximação dessas duas sociedades distintas. Que a construção de ferrovias e o crescimento dos transportes hidroviários, num segundo plano a abertura de estradas, segundo uma ação governamental consciente, promoveram um aprofundamento das relações comerciais entre os dois sistemas. O fluxo de mercadorias proporcionado por esse comércio, somado à outras transformações econômicas, induziu novos

³ Tese insistentemente repetida por diversos estudos que buscaram mostrar o papel do Rio Grande do Sul na federação brasileira, seja para defender sua importância, seja para caracterizar sua posição periférica, ou mesmo ambas. Estudos que privilegiaram as exportações e que caracterizaram a economia sul riograndense como uma economia que se estabeleceu de forma complementar e que assim o foi durante toda sua trajetória, como que num movimento de direção e sentido único. Movimento mesmo, que em si, explica a história de sua sociedade.

⁴ Como mercados externos nos referimos aqui tanto aos mercados estrangeiros como mercados regionais brasileiros. Cabe notar que, são os mercados regionais brasileiros os mercados a que fundamentalmente nos referimos aqui.

processos sociais amplos e deu o tom específico da urbanização, da especialização e da formação mesma do mercado capitalista regional. Tudo isso vem a corroborar em algum sentido com a idéia de Herrlein Jr. (2000) sobre o processo de transição capitalista do Rio Grande do Sul.

2 Estrutura e dinâmica: panorama da economia sul riograndense na Primeira República

Para entender o movimento de integração da economia sul riograndense, temos antes, de compreender as estruturas e os movimentos socioeconômicos que perpassavam a sociedade da época. Portanto, é necessário apreender essa formação de duas sociedades distintas e pouco conectadas entre si. Foi através de desenvolvimentos próprios e desconexos que esses dois sistemas tiveram suas economias diretamente ligadas à mercados externos. Essa divisão marcou a história do estado através da formação de duas economias distintas: a economia erigida pela preponderância da atividade da pecuária e do processamento da carne salgada e a economia da agropecuária nas regiões das colônias. Em termos amplos, podemos distinguir espacialmente a primeira localizada no sul e a segunda no nordeste e norte do estado⁵.

O estabelecimento das estâncias de criação de gado foi o motor da ocupação do território e a pedra fundamental da formação da sociedade pastoril sul riograndense. A criação era realizada em termos extensivos, ou seja, o aumento da produção ocorria sem aumento da produtividade, quer dizer, apenas com a incorporação de novas terras e aumento do rebanho.

Cada estância era uma unidade produtiva estruturada como uma comunidade em torno da figura do estancieiro, proprietário de uma extensa área de terras, onde se utilizava de mão-de-obra escrava para a lavoura de subsistência, tarefas artesanais e domésticas, e do trabalho dos peões para as atividades de criação, correspondente ao segmento mercantil da produção da estância (HERRLEIN JR., 2000, p. 2).

A diminuição do mercado minerador, com o esgotamento das minas a partir do século XVIII, foi compensada pelo processo de mercantilização da economia sul riograndense. Foi o período do surgimento e crescimento da lavoura de trigo⁶ e da produção da carne salgada. Cardoso (1977) vê nesses dois movimentos, durante o período de 1780 a 1820, um processo

⁵ Essa separação espacial, mesmo sendo visivelmente rígida, teve espaços de coexistência, principalmente no planalto sul riograndense. Contudo, as colônias organizavam-se como um corpo social distinto das populações luso-brasileiras e de sua organização e economia oriundas da atividade da pecuária extensiva.

⁶ O surgimento da lavoura do trigo esteve ligado à colonização açoriana de meados do século XVIII. Houve um rápido crescimento da produção e exportação do trigo para os demais mercados brasileiros. Mas já no final dos anos 1820 a lavoura do trigo estava praticamente extinta devido muitas dificuldades (precaridade técnica, critérios extensivos, competição internacional, requisição para alimentação das tropas sem o pagamento de indenização, recrutamento das populações que serviam de mão-de-obra na lavoura e a incidência de “ferrugem”) (PESAVENTO, 2002). Ademais, a coroa portuguesa tratou de criar empecilhos ao trigo sul riograndense que competia com o trigo das ilhas atlânticas e de Portugal.

de expansão e mercantilização da economia do estado. Para Singer (1977), é com a colonização açoriana e a aparecimento da lavoura que inicia a dicotomia agricultura e pecuária, que irá perpassar toda história do Rio Grande do Sul⁷. Contudo, contrariamente ao autor, cabe ressaltar que a futura constituição da sociedade colonial no século XIX não possui relação de continuidade com a colonização açoriana.

Osório (2004) atesta a importância que as atividades dos colonos açorianos tiveram nesse movimento de constituição de uma economia de maiores estímulos mercantis. O faz ao demonstrar que no período de 1760 a 1825, a partir de um documento de 1784, havia uma predominância do número de possuidores de terras dedicados à agricultura⁸. O que é desvendado também é o caráter misto das unidades produtivas, constatando a atividade de criação nos campos de lavoura e a prática da lavoura nos campos de criação. Essas atividades diversificadas caracterizavam também o charqueador, que na maioria dos casos era também comerciante e que era formado de um grupo, pelo menos inicialmente, a parte dos grandes estancieiros.

O aspecto mais marcante da evolução da economia sul riograndense, no período de transição capitalista, é a perda relativa da participação dos produtos do sistema da pecuária-charqueada na composição da pauta de exportação, como expresso na Tabela 1. Tal fato põe em descoberto a falta de perspectivas que tal sistema enfrentou, caracterizado pela criação extensiva e grande propriedade. Os melhoramentos da produção⁹ e os períodos de crescimento das vendas refletiram antes, contextos favoráveis, do que um desenvolvimento estrutural significativo. Para Fonseca (1983) trata-se da estagnação e crise de toda uma estrutura econômica e social, resultado de um estreitamento do mercado e de uma descapitalização que barraram a superação dinâmica destas.

⁷ Singer (1977) aponta já nesse momento o florescimento de duas sociedades distintas e separadas geograficamente. A sociedade pastoril formou-se na zona da Campanha e na Serra do Sudeste, tinha uma estrutura social hierárquica e estava organizada em torno da produção de origem animal (couros e charque). Enquanto que a sociedade de pequenos agricultores açorianos localizava-se na depressão Central, era mais igualitária devido à pequena propriedade e o trabalho familiar e dedicava-se a lavoura, principalmente do trigo.

⁸ “Se considerarmos os ‘lavradores’ e aqueles que se dedicavam ‘mais a lavoura do que à criação’ de animais, temos um contingente de 56,7% dos censados o que equivale dizer, das unidades produtivas existentes. Eliminando-se os casos não informados do número total de registros, esse percentual chega a 67,6%, contra 26,8% dos ‘criadores’ e ‘criadores e lavradores’ somados. [...]. Os lavradores, [...], estão disseminados por praticamente todo o território da capitania. [...]. Quase a metade dos ‘lavradores’ (46,8%) e dos ‘mais lavoura’ (48,6%) foram identificados como ‘casais do número’” (OSÓRIO, 2004, p. 77-78).

⁹ Entre essas melhorias estavam a introdução de raças selecionadas e o refinamento do rebanho, a melhoria da higiene e a separação do gado de corte do gado reprodutor, de vacas prenhas e novilhos (para evitar o abate indiscriminado). Outra questão foi o cercamento dos campos, que a despeito dar um novo grau de racionalização da criação teve muitos outros efeitos sociais. Durante o período da Primeira República foi instalada a indústria frigorífica que produziu novo adensamento da cadeia da pecuária, mesmo desenvolvendo sobre fortes restrições e com graves problemas (PESAVENTO, 1980).

Durante o período da Primeira República podemos notar algumas transformações. Primeiramente o surgimento de novos concorrentes na produção agropecuária, mais próximos dos centros urbanos do Rio de Janeiro e São Paulo. Segundo, a eclosão da 1ª Guerra Mundial (1914-1918), que resultou num estímulo de ampliação passageira do mercado¹⁰. A falta de perspectivas do sistema pecuária-charqueada sul-riograndense foi, em parte, pois não foi capaz de dinamizar a pecuária, amenizada pelas alternativas da carne frigorificada e da produção da lã. Como atesta Herrlein Jr. (2000), as quantidades exportadas de lã quadruplicaram entre 1907 e 1927. E ainda devemos de ter em conta o surgimento da indústria têxtil que absorverá grande parte dessa produção.

A lavoura do arroz no estado constituiu-se na primeira empresa agrícola de caráter eminentemente capitalista e formou-se de forma parcialmente integrada à economia do charque. A produção em grande escala data de princípios do século XX com a disseminação da cultura irrigada. Essa atividade se caracterizou pela introdução do assalariamento do trabalho, pela separação entre arrendatário capitalista e proprietário rural, pela formação da renda fundiária capitalista, pela utilização de equipamentos e insumos industriais – alguns dos quais produzidos no estado – e pelo suprimento de demanda urbana. A cultura do arroz irrigado mecanicamente produziu uma articulação mais sólida entre agricultura, indústria e capitais comerciais na atividade de plantio, beneficiamento e comercialização da produção (BESKOW, 1984).

Houve uma substituição de importações, que para Fraquelli (1979) foi resultado de condições específicas de mercado, com possibilidade de elevação de preços, estímulos da 1ª Guerra Mundial, crescimento das cidades e proteção do governo ao produto nacional. O beneficiamento realizado nos engenhos, o armazenamento e a distribuição eram centralizados nas mãos de poucos empresários: o produtor passava a depender do industrial do arroz. Havia nesse setor claras articulações entre a lavoura, os capitais comerciais e provenientes da pecuária e do charque e a indústria. Os empresários da lavoura do arroz eram na maioria comerciantes e charqueadores, as vezes também criadores¹¹.

¹⁰ O processo de expansão mundial do capitalismo resultou na atuação do capital estrangeiro no setor da produção de carne, com a instalação de frigoríficos no Uruguai, na Argentina e posteriormente no Brasil. A conjuntura favorável, além de induzir a instalação dos frigoríficos, provocou um aumento do crédito, o que alimentou o processo de modernização da pecuária, valorizando as terras e os rebanhos (PESAVENTO, 1980).

¹¹ “[...], a aplicação de vultuosas quantias de capital na produção de arroz está associada a um certo nível de concentração de capital acumulado nas atividades de criação de gado e industrialização da carne bovina, de exportação de charque e de comércio em geral no caso de Pelotas e, de comércio e criação de gado em Cachoeira do Sul. [...] [...], a lavoura arroseira também se constituiu dentro do conjunto de relações da economia pecuária, podendo mesmo falar-se de um complexo rural econômico gado-arroz, sendo importante destacar que, nos períodos de crise da pecuária, a alternativa de arrendar terras para os lavoureiros de arroz

Essa lavoura capitalista do arroz não germinou da agricultura familiar das zonas coloniais. Contudo, durante todo o período, as exportações do arroz não ultrapassaram a parcela da produção destinada ao consumo sul riograndense¹². O que mostra a crescente importância dos setores urbanos no estado.

A perda relativa de importância do sistema econômico da pecuária-charqueada foi cristalizando-se a partir de sua reduzida capacidade de autotransformação. Almeida (1992) define tal deficiência como a incapacidade de incorporar novos ramos de produção agrícola ou industrial. Portanto, o desenvolvimento da pecuária e das charqueadas não engendrou uma diversificação da produção com a introdução de novos ramos. Apesar do aproveitamento de outros produtos da pecuária pela indústria frigorífica, têxtil, calçadista e de artigos de couro, a pecuária não foi capaz de aproveitar estímulos para transformar-se na direção de novos produtos e atividades além da criação e produção subsequente do charque, pois esses novos setores surgiram ligados ao capital estrangeiro ou ao setor comercial. “A pecuária descreve um ciclo próprio, nada tendo que ver – historicamente falando – com o desenvolvimento das atividades agrícolas e industriais” (TEJO, 1982, p. 82).

Já a outra economia do Rio Grande do Sul – o sistema da agropecuária colonial – formou-se a partir da imigração-colonização européia dos séculos XIX e XX. Seu primeiro ensaio ocorreu no ano de 1824 com a imigração alemã canalizada para a fundação da colônia de São Leopoldo, a margem do Rio dos Sinos¹³.

Depois de São Leopoldo as colônias foram ocupando os territórios nos vales dos rios que desembocam no Guaíba. Espalhou-se pela encosta da serra e pelo planalto sul riograndense, ao norte do estado. Essa colonização foi, sobretudo, alemã. A colonização italiana teve grande expressão só a partir da década de 1870, ocupando as terras da serra. As bases dessas colônias fundadas por imigrantes europeus foi a pequena propriedade da terra, o trabalho familiar e a policultura para a subsistência.

A colonização representava uma oposição à sociedade escravista. Pretendia criar uma organização social e econômica fundada no trabalho livre, através do trabalho familiar voltado

sempre se apresenta com mais intensidade, em face de ser mais lucrativa a atividade de rentista no cultivo de arroz do que de criador de gado” (BESKOW, 1984, p. 71). O processo da formação da força de trabalho utilizada também é articulado por interações desse mesmo complexo rural.

¹² Ver dados de DALMAZO (2004).

¹³ A corrente imigratória estimulada pela política oficial tinha objetivos de ocupar regiões despovoadas e estratégicas, desenvolvendo nessas a produção de gêneros agrícolas de subsistência para o abastecimento interno. O motivo sócio-político da política adotada pelo Império, para a região sul do Brasil, era ocupar um território fracamente povoado, garantindo uma retaguarda frente a possíveis investidas militares pelos países vizinhos. Ao mesmo tempo, essa população formaria uma classe intermediária mais numerosa e ligada ao Império, contrabalançando o poder político-militar autônomo dos estancieiros sul riograndenses (SINGER, 1977; TARGA, 1996a)

para a agricultura em pequenas propriedades. Germinaria assim uma classe social rural intermediária de homens brancos livres que funcionaria como contrapeso ao poder dos latifundiários e sua organização social escravista. Havia uma intenção de criar esses núcleos que futuramente transbordariam para toda a sociedade novas relações de propriedade e produção (TARGA, 1996b).

A colonização caracterizou-se pelo crescimento da atividade agrícola e pela enxamagem¹⁴ dos pioneiros em direção às novas áreas, o que caracterizou uma fronteira agrícola em expansão¹⁵. Inicialmente os cultivos foram de subsistência, o que reforçou o caráter diversificado da lavoura.

Podemos dividir em três grandes fases o desenvolvimento das colônias. A primeira fase foi do desbravamento da floresta e do surgimento de uma agricultura de subsistência, voltada para as necessidades da família. A segunda fase caracterizou-se pela permanência da agricultura de subsistência como norteadora da produção, contudo aparece a venda de excedentes para o mercado de Porto Alegre. A terceira fase é a fase do surgimento de uma agricultura comercial especializada que transborda o mercado de Porto Alegre. Esse paradigma de evolução econômica foi compartilhado, com diferenças de duração, em geral, para todas as colônias do Rio Grande do Sul (ROCHE, 1969; SINGER, 1977).

A passagem por essas fases e suas durações foram influenciadas pelas facilidades de transportes. A ampliação da produção com especialização e comercialização crescentes ocorreu com maior velocidade e intensidade nas colônias próximas aos vales de rios navegáveis e, a partir do final do século XIX, nas colônias atingidas pelas estradas de ferro.

Roche (1969) traça um panorama amplo dos produtos cultivados pelos colonos alemães. Os principais produtos foram o milho, o feijão preto, a batata inglesa, a mandioca, o fumo, a cana de açúcar, a alfafa e a cebola. Nas colônias italianas dois produtos destacaram-se, o trigo e a uva. Muitos desses estavam ligados a um processo de beneficiamento e estiveram no cerne de uma importante agroindústria¹⁶ e da formação de cadeias industriais. O

¹⁴ Termo utilizado por Roche (1969) para designar os fluxos migratórios dos colonizadores alemães, que com o crescimento populacional, fracionamento das propriedades e redução da produtividade do solo dirigiam-se para novas áreas, expandindo a fronteira agrícola e econômica do sistema agropecuário colonial.

¹⁵ Mertz (2004) chama a organização produtiva das colônias de sistema agrário “colonial”. Essa organização, que já mencionamos, caracterizou-se pela crescente busca dos preços mais vantajosos no mercado e pelo baixo nível técnico da produção. As práticas rudimentares de preparação do solo e a baixa utilização de instrumentos somadas a cultura intensiva da terra levavam a um rápido esgotamento do solo. Tal procedimento foi possível pela fertilidade dos solos e pela disponibilidade de terras. Contudo, cabe ressaltar que no período republicano foram adotadas políticas públicas de fomento a atividade agrícola e houve aumento do uso de maquinário e insumos, mesmo que não tenham ocorrido mudanças profundas na estrutura dessa produção agrícola.

¹⁶ Os alemães não tardaram a cultivar o milho, fazendo dele sua principal cultura, que se adaptou muito bem ao clima e a vegetação. O milho possui diversas utilizações, para a alimentação – verde ou sua farinha –, para

Censo de 1920 atesta a importância agrícola do estado, sendo o primeiro produtor de trigo (96,1% do país) e batata inglesa (42,9% do país), segundo produtor de fumo e terceiro de arroz, feijão e milho. Cabe ressaltar ainda, a importância de produtos beneficiados a partir de matérias-primas agrícolas tais como o vinho, a banha e a farinha de mandioca. “Na safra de 1927-8 aparecem como os produtos agrícolas mais destacados em valor de produção, por ordem: milho, erva-mate, arroz, trigo, feijão, mandioca, batata-inglesa, cana, fumo, alfafa e cebolas” (FONSECA, 1983, p. 50). Mesmo com o crescimento da importância das exportações dos produtos coloniais, patente na Tabela 1, o consumo interno representou o principal destino da produção de todos os produtos durante quase todo o período¹⁷.

Segundo Tejo (1982) a economia colonial foi uma economia de consumo, pois esteve no cerne de sua produção comercial a organização de uma agropecuária de subsistência. Os crescentes estímulos mercantis e comercialização da produção foram comandados pelo capital comercial. O Houve durante a Primeira República uma reorientação da economia gaúcha, deixando de ser preponderantemente pecuária, transformando-se numa economia de base diversificada, contemplando além dos produtos de origem animal um grande número de produtos agrícolas. O Rio Grande do Sul tornou-se grande exportador de gêneros agrícolas para o resto do país, sendo denominado como “celeiro do país” (FONSECA, 1985). Esse expressivo desenvolvimento econômico da agropecuária colonial e a conseqüente alteração dos pesos relativos entre as duas economias e suas respectivas cidades resultaram num processo de transferência do predomínio econômico no estado, do sul em direção ao norte (FONSECA, 1983).

O surto industrial do Rio Grande do Sul teve início no final do século XIX com o surgimento das primeiras unidades fabris. O surgimento das unidades industriais ocorreu simultaneamente em Porto Alegre e zona colonial e nas cidades de Pelotas e Rio Grande. A indústria do sul do estado caracterizou-se pelo atendimento do mercado externo e seu surgimento esteve ligado à inversão de capitais do grande comércio importador e exportador, aproveitando os mesmo canais de comercialização. Essa indústria caracterizava-se pelo pequeno número de estabelecimentos e pela atuação em poucos ramos industriais. Dentre esses ramos estavam a fabricação de charutos, tecidos, conservas, moinhos, curtumes,

alimentação dos porcos, para forragem, entre muitas outras. Embora seja o produto de maior plantio, satisfaz as necessidades domésticas sendo excepcionalmente vendido (CEM ANOS..., 1999). Integra-se na cadeia produtiva da banha (que se tornou o principal produto colonial comercializado), por ser o principal alimento do rebanho suíno. A mandioca foi outra cultura amplamente difundida, que servia para a produção da farinha, altamente comercializada. Roche (1969) chama a atenção para o alto consumo desse gênero pela população luso-brasileira, que se tornou mercado para a produção dos colonos.

¹⁷ A exceção foi a banha, que a partir de 1919 suas exportações superaram a produção para o mercado interno.

frigoríficos, velas e chapéus. Havia uma concentração evidenciada pela supremacia de estabelecimentos médios e grandes.

A indústria de Porto Alegre e da zona colonial surgiu ligada à agropecuária regional através de ligações de mercado e adensamento de cadeias produtivas. Sua demanda foi, sobretudo, formada pelo mercado regional. Tal desenvolvimento, ao mesmo tempo, em que estimulou o comércio e sua acumulação de capital, aumentou o mercado consumidor a partir da mercantilização e especialização da produção colonial (ALMEIDA, 1992). A estrutura industrial assentou-se, portanto, na diversificação e na vinculação à base produtiva agropecuária. Havia um número maior de estabelecimentos, com preponderância das pequenas unidades produtoras. A mercantilização da produção agropecuária era dominada pela figura do comerciante, que com a acumulação comercial proporcionada direcionou a inversão dos recursos excedentes em indústrias processadoras dos produtos agrícolas, promovendo a separação da etapa de processamento e a subjugação do produtor a essa¹⁸.

Almeida (1992) traz ao estudo da industrialização do Estado a compreensão da atuação de três agentes: o capital comercial, o capital externo e o Estado. Esses três agentes atuaram na superação dos seguintes obstáculos: provimento de força de trabalho potencialmente assalariável, acumulação prévia de capital, gestação do mercado regional, provimento de serviços urbanos ligados à urbanização e provimento de um sistema de transporte de mercadorias.

A acumulação de capital comercial, que reverteu na instalação das primeiras unidades fabris, ocorreu em três níveis: as vendas locais, o comércio intermediário (colônias centrais) ligado ao transporte fluvial e o grande comércio (Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande). Cada uma dessas formas determinou o surgimento de estruturas industriais distintas. O pequeno comércio deu início a instalação, de forma descentralizada, de “pequenos matadouros, destilarias de banha, moinhos e também cervejarias, evitando a dependência em relação ao

¹⁸ A origem da indústria e sua relação com o artesanato praticado no Estado possui três interpretações clássicas. A de Tejo (1982), que vê o surgimento da indústria no Rio Grande do Sul como uma continuidade, como a evolução harmoniosa do artesanato colonial. Ou seja, as pequenas oficinas, nas quais os colonos realizavam inicialmente, uma tarefa complementar à agricultura, cresceram até tornarem-se fábricas modernas. Para Singer (1977), a indústria surgiu quando o artesanato já havia sucumbido frente ao comércio importador. Enquanto que, para Roche (1969), a indústria surgiu paralelamente ao artesanato, gerando um antagonismo, ou pelo menos um hiato, entre essas duas atividades. Segundo Lagemann (1980), a interpretação de Paulo Renato Costa Souza justapõe a dicotomia das interpretações de Singer (1977) e Tejo (1982), pois utiliza o conceito de Roche (1969), dividindo o artesanato entre rural e urbano. Portanto, a desarticulação e não continuidade do artesanato verificou-se, sobretudo, no artesanato rural. Pesavento (1983) atesta tal fato estudando os casos de agroindústrias, que foram montadas pelo capital comercial mediante a desarticulação do artesanato nas colônias. O artesanato urbano, em parte, associou-se ao movimento de industrialização, pois esteve na origem de algumas indústrias. Cabe ressaltar ainda, o papel do artesanato na transmissão de técnicas

fornecimento desses artigos” (LAGEMANN, 1980, p. 129). O comércio intermediário, centralizado em algumas colônias, estava atrelado ao transporte fluvial, e seu maior nível de acumulação deu “origem a empreendimentos maiores localizados ou no próprio local da apropriação ou junto ao maior mercado consumidor, Porto Alegre” (LAGEMANN, 1980, p. 130). O grande comércio foi responsável pelo surgimento de fábricas com o maior grau de maquinaria, como a indústria têxtil e metalúrgica (visto a facilidade que tinha de importá-los).

Os períodos de valorização cambial da moeda nacional produziram um aumento da capacidade produtiva, através do aumento das importações de bens de capital, enquanto que, os períodos de desvalorização resultaram na ampliação da produção industrial, pois protegia o setor produtivo nacional contra as importações, encarecendo-as. As duas últimas décadas da Primeira República presenciaram uma acentuação do caráter regional da indústria gaúcha (REICHEL, 1979). A partir dos anos 1920 o setor industrial sul riograndense sofreu um processo de especialização crescente (LAGEMANN, 1980). Pesavento (1983) destaca a nítida separação entre o produtor rural e o processo de beneficiamento, pois o capital comercial detinha o controle dos canais de comercialização e impôs-se a produção doméstica¹⁹.

3 Vapores e vagões: política e evolução dos transportes na superação das distâncias

O período republicano no Rio Grande do Sul marca uma profunda ruptura política dentro da elite sul riograndense. O caráter político e social da Revolução Federalista de 1893 e da instalação e funcionamento do sistema político republicano no estado têm suscitado inúmeras controvérsias²⁰. Contudo, procurarei deter-me em expor, dentro do possível independentemente dessa discussão, os traços e políticas fundamentais do modelo de desenvolvimento social e econômico adotado pelo governo republicano estadual.

O PRR (Partido Republicano Riograndense), que tomou o poder no estado a partir de 1893, contestava o projeto econômico do exclusivismo pecuário com sua matriz produtiva voltada para mercados externos. Segundo o partido, foi esse caráter da economia que a levou a uma crise que já durava mais de 10 anos. Para tanto, o projeto apresentado pelos republicanos, colocava-se de forma ativa e à frente da estrutura produtiva do Rio Grande do Sul. A saída da crise consistia em diversificar a produção e livrar-se da dependência externa –

à organização manufatureira, que só foram substituídas com a introdução da máquina e no fornecimento de mão-de-obra semi-especializada.

¹⁹ Para uma análise da formação do mercado de trabalho industrial ver Almeida (1992) e Herrlein Jr. e Dias (1993).

²⁰ Existe uma discussão central a respeito do caráter desse governo entre coronelista ou burocrático-burguês. Ver, para tanto, TARGA (1996a; 1998; 2003a; 2003b), TARGA e SILVA (2000), PINTO (1986), FÉLIX (1987; 1992), GRIJÓ (1999), LOVE (1975), WASSERMAN (2004), entre outros.

de importações e do exclusivismo do charque como produto de exportação. Buscava-se, portanto, a auto-suficiência do Estado, sendo que as exportações resultariam de um prolongamento da produção para o consumo interno e deveriam se diversificar. E não deveria gerar uma especialização excessiva e um desabastecimento interno de produtos de subsistência (FONSECA, 1983). Esse projeto implicava em profundas transformações estruturais da economia, com mudança de pesos relativos e, sobretudo, com a mercantilização de setores e atividades. Esse projeto, posto em prática, fortaleceu a atividade agropecuária e a indústria, especialmente a agroindústria²¹.

O governo republicano trouxe para si a função de orientar a economia no sentido do desenvolvimento capitalista, intervindo diretamente nos setores que encontrassem dificuldades para se desenvolver sob a égide do capital privado. Os transportes foi o setor chave da atuação do Estado na economia, sendo identificado como o ponto crítico para a continuidade do desenvolvimento econômico estadual. Os gastos do governo foram orientados no sentido da diversificação da estrutura produtiva, apoiando os novos setores e criando as condições necessárias para o seu desenvolvimento. Segundo Pesavento (1988), o governo aliou-se ao capital urbano-industrial, buscando angariar seu apoio. Tomou medidas de apoio ao seu desenvolvimento, com a transferência de recursos de outros setores ao setor industrial, pois via neste o setor moderno da economia.

Ao buscar a diversificação produtiva e a integração espacial do mercado regional, os governos republicanos atenderam as demandas de setores produtivos que ainda não haviam se constituído como dominantes na região e conduziram uma verdadeira reforma econômica no Rio Grande do Sul. A reforma econômica significou deslocar o dinamismo da economia do setor externo para o setor interno, apoiando novos setores, promovendo o encadeamento e a diversificação das atividades. Por outro lado, ao dar continuidade ao processo de colonização iniciado no período imperial, os governos republicanos promoveram a ampliação da classe dos pequenos proprietários rurais, fomentando assim uma reforma também social no Rio Grande do Sul. Essa reforma constituiu-se na transformação da estrutura social, com a ampliação de novos grupos representativos da sociedade urbana, moderna e mercantil-capitalista (HERRLEIN JR., 2004).

²¹ A oposição aos republicanos propunha um projeto que previa a continuidade da estrutura econômica e social do Estado, tinham como orientação para as ações do governo a defesa privilegiada da pecuária como atividade econômica do Rio Grande do Sul. Portanto, os interesses da classe dos pecuaristas, em defender seu setor, confundiam-se, segundo eles, com o interesse da sociedade como um todo. Tal proposta estava embasada na teoria econômica das vantagens comparativas, e defendia a atividade da pecuária como “natural” ao Estado, sendo essa o foco principal de todos os esforços para o desenvolvimento sul riograndense (FONSECA, 1983).

O projeto econômico gestado pela diversidade da base social de apoio, pela visão do processo econômico e pela ideologia positivista favoreceu a intervenção e participação ativa do Estado regional na vida econômica estadual. As formas mais importantes que assumiu essa intervenção foram:

[...] a promoção da colonização, a organização econômica do território, através do combate ao contrabando e da encampação de portos e ferrovias, o estímulo à formação de cooperativas e sindicatos rurais, o manejo das políticas tributárias e fiscais para a promoção das exportações regionais (HERRLEIN JR., 2000, p. 62).

Tal intervencionismo do governo do PRR no Rio Grande do Sul fica patente pelo crescimento a taxas superiores dos gastos públicos totais e, principalmente, dos gastos públicos com a promoção do desenvolvimento econômico²² em relação aos mesmos gastos no Estado de São Paulo no período de 1916-1929 (PEREIRA, 1996)²³. Entre os principais gastos governamentais com a promoção do desenvolvimento econômico estadual podem ser destacados os gastos com a construção de redes de transportes, gastos com o estabelecimento e avanço das colônias de imigrantes, além de gastos com o aperfeiçoamento da agricultura e promoção da indústria e comércio, despesas que contribuíram para a integração, ampliação e diversificação da produção e a demanda regional²⁴.

Targa (1998) interpreta dois fatos no contexto das relações entre Estado e sociedade civil ocorridos na Primeira República. O primeiro é a ação do governo estadual frente a greve geral de 1917 e suas reivindicações e, o segundo, a encampação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. A partir da crítica às interpretações de Miguel Bodea e Pedro C. Dutra Fonseca, o autor refuta a idéia, de ver nesses atos, o nascimento do populismo (aliança do

²² O sentido usado para os gastos com a promoção do desenvolvimento econômico está no conceito geral definindo esses como todos os gastos orçamentários que buscaram modernizar a infra-estrutura econômica regional através de obras e serviços prestados pelo governo – promovendo o desenvolvimento da agricultura, da indústria e do comércio, da infra-estrutura de transportes, da energia e recursos minerais e do saneamento público (PEREIRA, 1996).

²³ A taxa média geométrica de crescimento anual real da despesa estadual, com o desenvolvimento econômico e total foi, respectivamente, para o Rio Grande do Sul, no período de 1893-97, 181,51% e 0,78%, no período de 1896-1912, 8,24% e 4,14%, no período de 1912-16, (29,16)% e (7,72)% e, no período de 1916-29, 29,88% e 13,09%. Os mesmos dados para São Paulo foram: 1,96% e (0,70)%; 2,18% e 4,70%; (18,07)% e (10,44)% e; 10,49% e 7,69% (PEREIRA, 1996).

²⁴ Outra política importante do governo estadual foi a Reforma Tributária, na qual buscou eliminar gradativamente o imposto de exportação e substituí-lo pelo imposto territorial. “O Imposto Territorial passaria a ser a base da tributação do Governo republicano [...]. Na prática, isso significava transferir para os proprietários rurais os encargos tributários do Estado” (MINELLA, 1985, p. 28). Mesmo sendo paulatinamente reduzido o imposto de exportação, nunca foi eliminado por completo, e foi utilizado como instrumento de política econômica, na medida em que passou a incidir mais fortemente na exportação de matérias-primas e menos na exportação de produtos mais elaborados (HERRLEIN JR., 2004).

PRR com as classes médias urbanas e o proletariado), ao passo que, também refuta interpretação de que essas atitudes do governo estadual foram esporádicas e sem significado dentro da conduta política do governo do PRR no Rio Grande do Sul. Ou seja, tais acontecimentos representam de forma contundente a posição política e o modelo econômico assumidos pelo PRR durante seu governo. Podemos dizer talvez que se trata da “ponta do *iceberg*”, do fato que emerge contendo em si todo um movimento latente, toda uma posição já estabelecida e que atinge seu ponto mais evidente nesses acontecimentos²⁵.

O desenvolvimento dos transportes no período republicano foi marcado pelo transporte ferroviário e hidroviário (fluvial e marítimo). O desenvolvimento do transporte fluvial esteve ligado ao processo de colonização, com a instalação de colônias ao longo dos vales dos rios dos Sinos, Jacuí, Caí e Taquari. O escoamento da produção para o mercado de Porto Alegre fazia-se mediante o transporte fluvial controlado pelas empresas de origem comercial. A introdução dos vapores aumentou a eficiência desse transporte. A navegação na Lagoa dos Patos também recebeu ampla atenção logo após terminada a Revolução Federalista, ainda no governo Júlio de Castilhos²⁶.

Os motivos iniciais de construção da rede ferroviária no estado foram preponderantemente motivos estratégico-militares. Segundo Franco (1983) tal rede de transporte não teve impactos econômicos significativos, mesmo no período republicano quando seu desenvolvimento esteve marcado por motivos primordialmente econômicos. A tal visão tentaremos nos opor.

Em 1919 o governo do estado do Rio Grande do Sul encampou o porto de Rio Grande. A partir de então, passou a operar os portos tanto de Rio Grande quanto de Porto Alegre, além

²⁵ Outra política importante da época foi o combate ao contrabando. Para tanto, ver TARGA e SILVA (2000).

²⁶ Em pronunciamentos realizados nos anos de 1895 e 1896 sobre o setor de transportes no Estado, o Presidente do Estado, Júlio de Castilhos enfatizou as necessidades urgentes de melhoria das condições de navegação, atendendo particularmente, às reivindicações do setor de navegação interior. A partir de 1900 iniciaram as atividades de desobstrução dos canais interiores, para viabilizar condições favoráveis à ligação fluvial entre os portos de Porto Alegre e Rio Grande (AXT, 1998). Segundo Franco (1983), empreendeu-se a dragagem, sinalização e iluminação da Lagoa dos Patos, como tarefa de garantir o desenvolvimento do comércio do Rio Grande do Sul. Mesmo com o atraso das obras na barra, a construção do novo porto de Porto Alegre, já havia iniciado em 1909. Entre os anos de 1910 e 1911, o executivo estadual, para melhorar as condições de navegabilidade no Rio Caí, encampou a Companhia Melhoramentos do Cahy. Em 1913 foi concluída parte do porto de Porto Alegre, referente a concessão de 1911. Em 1915 ocorrera a desobstrução definitiva da barra e entrara em operação a primeira seção do novo porto. Em 1913 inicia novo conflito entre o Estado sulino e a companhia concessionária do porto de Rio Grande, referente os direitos sobre a exploração do porto da capital e de dragagem interior. A partir de novos conflitos em 1916, iniciou-se o processo para a encampação do porto de Rio Grande pelo governo de Borges de Medeiros. Essa era tida como a solução para a crise regional, cabendo ao Estado prover tal serviço de modo a transformá-lo em um aparelho propulsor ao desenvolvimento econômico. A transferência definitiva ocorreu no ano de 1919, na qual “[...], o Estado tomava posse das obras, instalações e serviços da barra e do porto, tendo a administração direta principiado em 1º de novembro” (AXT, 1998, p. 160). Em 1921 foi inaugurado o novo porto da capital com significativo aumento no fluxo de embarcações.

de realizar os investimentos na melhoria da navegação interior. Em 1920, seguindo sua política de expansão do intervencionismo estatal e de aumento da complexidade do Estado, o governo do PRR encampou a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. O governo passou a dirigir diretamente a expansão e melhoria dos transportes, pois considerava essa questão como de importância social, pois atingia a totalidade da sociedade.

A estrada de ferro caracterizou-se por ser um fator de dinamismo, pois, ao mesmo tempo em que modernizou a forma de transporte e com isso trouxe implicações modernizadoras da produção, reduziu as distâncias, aumentou a interdependência com o centro urbano e ampliou o mercado para os produtos coloniais²⁷ (DIAS, 1981).

A primeira ferrovia construída teve um caráter puramente econômico. Foi a estrada de ferro que ligava Porto Alegre a Novo Hamburgo, estrada que promoveu o abastecimento da capital pelos produtos coloniais, representando um forte estímulo ao desenvolvimento comercial da região colonial atingida pela estrada. A ferrovia entrou em funcionamento em 1874 ligando a capital a São Leopoldo e foi prolongada até Novo Hamburgo em 1876, recebendo prolongamentos mais tarde (DIAS, 1981). Ademais, as antigas colônias alemãs estavam ligadas ao mercado da capital pelo transporte hidroviário, que sofreu sensível desenvolvimento. As estradas de ferro serviram de forma mais inovadora para as colônias do Planalto e as colônias italianas da serra.

A E. F. Porto Alegre a Uruguaiana teve seu volume de cargas transportadas aumentado de 1898 a 1904 em 88,55%, apresentando um aumento da distância percorrida por essas mercadorias no mesmo período de 76,10%. O período de 1891 a 1897 apresentou um bom desempenho, com os prolongamentos dos ramais atingindo pontos importantes, próximos à região fronteira: Cacequi e São Gabriel. O período da Revolução Federalista, de 1893 a 1895, revelou um forte aumento das cargas transportadas, resultado da demanda militar. “Em 1895 tivemos a diminuição dos transportes militares, acompanhada por animadora afluência dos comerciais, que chegaram quase a duplicar” (DIAS, 1981, p. 86).

Nesse período foi estabelecido o tráfego mútuo entre a E. F. Porto Alegre a Uruguaiana e a E. F. Rio Grande a Bagé. A prática da redução de tarifas resultou num aumento do transporte dos produtos da agropecuária colonial e dos produtos da cadeia produtiva da carne. No ano de 1905 criou-se a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, consolidando o movimento de unificação das estradas de ferro em uma rede estadual. Tal empreendimento visava sanar as deficiências dos transportes, buscando aumentar a eficiência

²⁷ Para um estudo da construção e traçados das ferrovias ver AMARAL (1970), BRASIL (1930), IPHAE (2002), KLIEMANN (1977) e principalmente DIAS (1981).

através da unificação das estradas e da constituição da rede ferroviária unificada (DIAS, 1981).

Para a E. F. Rio Grande a Bagé, no período de 1896 a 1904, houve um aumento de 106,55% no número de animais transportados e de 98,85% no volume transportado de mercadorias. “A partir de 8/10/1900 foi feita a conexão com a Porto Alegre a Uruguaiana, entrando desde logo em tráfego mútuo com aquela estrada e a E. F. Santa Maria ao (rio) Uruguai” (DIAS, 1981, p. 164). Portanto, desde 1900, essas três estradas de ferro, que cortam o território sul riograndense, já estavam conectadas entre si. Tal conexão representou a possibilidade do fluxo de mercadorias entre as diversas regiões cortadas por aquelas. Essa conexão foi o preâmbulo da formação da rede ferroviária sob a tutela da companhia belga que administrava a E. F. Porto Alegre a Uruguaiana. “Observando, porém, o conjunto de benefícios diretos e indiretos que acabou trazendo, pode-se concluir que, também na Campanha, os trens cumpriram com seus desígnios transformadores” (DIAS, 1981, p. 167).

A Estrada de Ferro Santa Maria a Passo Fundo entrou em funcionamento no ano de 1894, ligando Santa Maria a Cruz Alta. Em 1898 os trilhos chegaram a Passo Fundo completando os 355 quilômetros de extensão da ferrovia. Essa ferrovia no plano da viação férrea do Estado foi definida como o Tronco Norte e deveria ligar o Rio Grande do Sul ao Estado de São Paulo. A área compreendia zona de matas e campos, ocupadas por serrarias e estâncias de engorda do gado, sendo gradualmente penetrada pelo imigrante colonizador. O transporte do volume de cargas sofreu um crescimento de 94,46% entre 1896 e 1904 (DIAS, 1981).

O estabelecimento da rede sob a tutela de uma única empresa arrendatária acompanhou a preocupação do governo republicano em garantir que se realizassem melhorias e prolongamentos. Entre as obrigações impostas pelo Estado figuram a correção do traçado entre Cacequi e Uruguaiana, a construção de pontes e viadutos sobre o rio Santa Maria, a construção do ramal de Santana do Livramento estabelecendo seu ponto de entroncamento, a conexão de Porto Alegre à margem do Taquari, a construção de um ramal em Caxias do Sul e a conclusão do prolongamento de Couto a Santa Cruz (DIAS, 1981). No ano de sua constituição a rede ferroviária possuía 2.002 quilômetros de extensão, sendo 1.501 quilômetros em tráfego e o restante somavam-se vias em construção e por construir.

A taxa de crescimento médio anual, para o período de 1905-1913, do transporte de passageiros, encomendas/bagagens, cargas e animais foi de, respectivamente, 20,4%, 16,7%,

20,6% e 12,1%. Para o período seguinte, de 1914-1920, foi de 4,2%, 2,6%, 5,7% e 3,1%²⁸. Essa diminuição esteve associada às dificuldades, impostas à companhia estrangeira, pelo desenrolar da Primeira Guerra Mundial. Tal situação causou insatisfação geral e foi alvo da ação do governo estadual, que encampou a V.F.R.G.S. em 1920. Nesse ano, conforme IPHAE (2002), a rede ferroviária possuía 165 estações e/ou paradas e tinha a extensão de 2.328,205 quilômetros de linhas em tráfego. A administração pública estadual foi responsável por crescentes investimentos e melhoramentos nos serviços ferroviários. Alguns prolongamentos ainda foram feitos até o ano de 1930. Foi característico do período o aperfeiçoamento do transporte e a redução de tarifas, sempre atendendo as justas reclamações dos produtores estaduais. No ano de 1928, a Viação Férrea possuía o total de 2.911,354 quilômetros de extensão em atividade (BRASIL, 1930).

Tanto na Tabela 4 quanto na Tabela 5 fica patente a predominância de produtos regionais. O total de toneladas das mercadorias conhecidas, listadas na Tabela 5, é de 443.426, que representa 39,5% do total de toneladas transportadas pela V.F.R.G.S. no ano de 1928. Desses 39,5% de mercadorias conhecidas, 83% são de mercadorias produzidas no Estado, sendo elas: arroz, batatas, carvão de pedra nacional, couros, farinha de mandioca, feijão, fumo, lenha, madeira, mate, milho e charque. Duas mercadorias são produzidas no Estado, mas podem conter participação de importações, a saber: álcool e aguardente e tecidos nacionais (1,8%). As mercadorias importadas das demais regiões brasileiras e do exterior – açúcar, café e sal – representam 15,2% do transporte de mercadorias conhecidas. Esses percentuais demonstram a diversificação da pauta de produtos transportados no Estado, sua circulação interna de mercadorias e a conseqüente lançam indícios da integração comercial do território sul riograndense. Os importados são pouco representativos, sendo o café e o açúcar, de origem nas demais regiões brasileiras, representando 5% do movimento de mercadorias na rede ferroviária gaúcha. O sal – insumo para a produção do charque e de alguns produtos agropecuários e gênero de consumo –, mercadoria importada do exterior, representou 10,2% das cargas transportadas.

As relações com o exterior alteraram-se, principalmente no que diz respeito à pauta importadora, passando de produtos de consumo não duráveis para bens de capital, bens intermediários e bens de consumo duráveis²⁹. A indústria do litoral aumentou o mercado para

²⁸ Para o ano de 1905 se multiplicou por dois os dados, visto serem referentes apenas ao segundo semestre. Tal método levou a dados aproximados para esse ano.

²⁹ Os bens de consumo não-durável importados no ano de 1901 (de janeiro a novembro) representaram pouco mais de 60% do valor total importado – representados, principalmente, por algodão e suas

os produtos agrícolas mediante a aceleração do processo de urbanização; em contrapartida, as populações rurais passaram a absorver um número maior de produtos industrializados locais, reduzindo as importações de bens de consumo não duráveis.

4 Uma nova relação: estâncias, colônias e cidades – pecuária, lavoura e indústria

A evolução das ferrovias e dos meios de transportes em geral no Estado do Rio Grande do Sul durante a Primeira República, mesmo que apresentando muitas deficiências, concretizou a integração espacial das principais regiões. Sob esse ângulo, procuramos trazer à tona alguns indícios a respeito da integração econômica e das transformações decorrentes na estrutura produtiva, ressaltando a importância do mercado interno na formação da renda estadual. Tais indícios apontam para aspectos como a substituição de importações, a especialização regional, a formação de cadeias produtivas integradas e, de forma mais geral, para o comércio entre as diferentes localidades. O que buscarei nessa seção é trazer e comentar alguns desses indícios.

A região da Campanha presenciou um processo de especialização e modernização da pecuária, o surgimento da lavoura capitalista do arroz, a acumulação comercial e o aparecimento de unidades fabris nas cidades de Pelotas e Rio Grande. Essa especialização contribuiu para a formação de um mercado consumidor para os produtos coloniais. Nas colônias a atividade de criação de rebanhos bovinos era realizada, sobretudo, para a produção de leite e seus derivados, pois não essas não possuíam condições de competir com os criadores da Campanha. “Os tropeiros da Serra e da Campanha encarregavam-se de abastecer a colônia com a maior parte do gado de corte, das mulas e dos cavalos” (CEM ANOS..., 1999, p. 234).

manufaturas (15,4%) e por artigos destinados à alimentação (44,7%). No ano de 1920, 36,9% da importação total foi de produtos conhecidos (listados nas estatísticas), no total de 15. Os bens de consumo não-durável (conhecidos) representaram 11,5% do valor das importações do Estado – tecidos de algodão (1,9%) e artigos à alimentação (9,6). Cabe ressaltar, que dos 9,6% de importação de artigos à alimentação, 7,4% era de importação de farinha de trigo. Enquanto que os bens intermediários, de capital e de consumo durável (conhecidos) representaram 25,4% da importação do Estado – destaque para carvão de pedra (4,3%), automóveis (4,7%), peles e couros preparados e crus (4,6%), folha de flandres (3,9%) e arame farpado (2,5%). No ano de 1921, 31,7% foi de produtos conhecidos (listados nas estatísticas), no total de 15. Os bens de consumo não-durável (conhecidos) representaram 14,1% do valor das importações do Estado – tecidos de algodão (1,7%) e artigos à alimentação (12,4%). Dos 12,4% de artigos à alimentação, a farinha de trigo foi responsável por 8,3%. Enquanto que os bens intermediários, de capital e de consumo durável (conhecidos) representaram 17,6% da importação do Estado – destaque para gasolina (5,3%), querosene (3,9%), folha de flandres (2,4%) e cimento (1,7%). Esses dados demonstraram a diversidade dos produtos importados, visto as baixas participações dos principais produtos no total importado e a participação superior de bens intermediários, de capital e de consumo durável nas importações do Rio Grande do Sul. Fonte dos dados: Dalmazo (2004).

A passagem da função comercial para uma função industrial dos núcleos urbanos, principalmente Porto Alegre, é significativa. Em suas memórias João Neves da Fontoura atesta para a importação generalizada de gêneros de consumo no período de sua infância: “Em minha idade menineira, cerveja era inglesa ou alemã. Manteiga *Démagny* vinha da França, em latas vermelhas. A importação compreendia tudo. Até os carretéis de linha!” (FONTOURA, 1958, p. 47). Mais adiante comenta os produtos da indústria nascente que substituem essas importações no atendimento da demanda interna.

O cercamento dos campos e o avanço dos transportes ferroviários na região sul foram responsáveis pela mercantilização dos meios de vida da Campanha (HERRLEIN JR., 2000). O estabelecimento de cercas, demarcando as propriedades e limitando a livre circulação de homens e rebanhos foi responsável, junto aos melhoramentos implantados na criação, pela liberação de mão-de-obra para a lavoura capitalista do arroz e para as indústrias urbanas. O avanço dos caminhos de ferro condicionou a atividade econômica aos estímulos do mercado, racionalizando o processo produtivo. O transporte moderno diminuía o trabalho de condução e as cercas permitiam um maior controle do rebanho.

A chegada das ferrovias e o melhoramento da navegação da Lagoa dos Patos permitiram o aprimoramento das relações comerciais entre o sul e o norte do Estado. Os estímulos mercadológicos chegavam às estâncias através da possibilidade de comprar os gêneros de subsistência provenientes das colônias por um preço compensador. Tornava-se, pois, anti-econômica a prática da agricultura de subsistência em pequena escala nas estâncias de criação de gado. As cidades do sul, Pelotas e Rio Grande, podiam abastecer-se também com os produtos coloniais. A economia da zona sul, que se ligava diretamente ao exterior, vendendo produtos da pecuária e comprando os bens de consumo, aos poucos passou a interagir com o mercado colonial e urbano-industrial.

A chegada das ferrovias nas colônias marcou sempre um profundo aumento da produção, pois traziam consigo os estímulos mercantis e a possibilidade da venda dos produtos no mercado. A composição dos produtos alterava-se e as exportações cresciam mais do que a produção. Sobre a colônia de Santa Cruz:

A exportação quase dobrou instantaneamente e mudou de composição, estimulando a produção através de novas perspectivas. De um lado, a elevação das antigas exportações é sensível: a banha subiu 133%, o feijão 165%, o fumo 271%, a batata 412%, o milho 726%; de outro lado apareceram novos produtos (melaço, frutas, rícino, ovos e aves, manteiga, que passou de 3.928 quilogramas, em 1906, para 13.605, em 1909) cuja entrada no círculo econômico aumentou a prosperidade local. [...]. O valor da exportação de Ijuí se mantivera estacionário até 1910 e diminuía mesmo entre 1904 e 1910; só representava 44% da produção em 1904 e 33% em

1908, pois, não sendo as carroças suficientes ao transporte dos produtos, os colonos eram obrigados a vender apenas os mais compensadores. Graças ao estabelecimento da estrada de ferro em 1911, a produção de 1912 aumenta 270% relativamente à 1904, a exportação 370%, e a importação 400%. O valor da exportação por habitante passou de 88 para 120 mil-réis. Aumentando a capacidade dos transportes, a relação entre a exportação e a produção sobe de 33% para 60%, e a relação entre a importação e a exportação de 75% para 80%: o nível de vida, na colônia, eleva-se com o progresso do comércio, graça ao dos transportes (ROCHE, 1969, p. 63-65).

A grande maioria dos produtos mercantis da economia gaúcha teve no consumo interno seu principal destino, superando as exportações (TEJO, 1982; FONSECA, 1983). E segundo Roche (1969) a evolução das ferrovias produziu nas colônias um aumento superior das exportações relativo ao aumento da produção. Esse aumento, portanto, produziu um fluxo de comércio interno, visto que o consumo regional superava as exportações estaduais, sendo os caminhos de ferro o meio pelo qual se realizou esse fluxo. “O milho exportado pela região colonial destinava-se, aliás, de preferência à Campanha, pois que era remetido para Pelotas, de onde deveria ser distribuído pelo sul [...]” (ROCHE, 1969, p. 442). O milho tornou-se o principal cultivo devido suas variadas utilidades, sendo consumido, quase na sua totalidade, dentro do próprio Estado. O milho era vendido para a região sul do Estado e utilizado como insumo da produção de carne de porco e banha. Sobre o fumo e seu processamento: “[...] a maior parte do tabaco produzido no Rio Grande do Sul é industrializado e consumido no Estado [...]” (CEM ANOS..., 1999, p. 206).

O cultivo da alfafa inicialmente visava sua utilização como pasto para o gado leiteiro, sendo que passou a ser vendido para carroceiros italianos nos anos 1880. Esses utilizavam-na para alimentar seus cavalos. A construção da estrada de ferro pôs fim a esse comércio e a crescente produção passou a ser destinada para o mercado de Porto Alegre (CEM ANOS..., 1999). Visto que a exportação da alfafa para fora do Estado era pouco expressiva, podemos presumir que, a partir de Porto Alegre era vendida para a Campanha, sendo utilizada na alimentação do gado sul riograndense. O amplo mercado garantia a alta rentabilidade dessa atividade: “Provavelmente não há outro produto na agricultura daqui, que renda tanto quanto a alfafa” (CEM ANOS..., 1999, p. 208). A farinha de mandioca produzida nas zonas colônias era vendida na região da Campanha e seu consumo era altamente difundido entre a população luso-brasileira.

A produção e exportação de charque mostraram-se irregulares durante o período. Entre 1907 e 1928 a produção física de charque aumentou proporcionalmente mais que a exportação física, mesmo que de forma irregular, demonstrando dessa maneira o aumento relativo do

consumo interno de charque. “Em 1927, as quantidades exportadas de charque aumentaram 21% com relação a 1907, mas o número de toneladas destinado ao consumo interno aumentou em 67%, e com o valor algo semelhante ocorreu” (FONSECA, 1983, p. 59). O consumo interno do charque foi mais estável, apresentando menores flutuações que as exportações, o que mostra um crescimento contínuo da importância do mercado regional na formação da renda do setor.

Apesar das rudimentares técnicas agrícolas e da dificuldade de transportes, um teuto-brasileiro “instalou em Porto Alegre a primeira fábrica de adubos químicos. Nela são industrializados e transformados em adubo matérias-primas típicas do Rio Grande do Sul, como ossos, sangue, cinza de madeira e calcário” (CEM ANOS..., 1999, p.230). A criação de agroindústrias, em grande parte através da reinversão de capitais acumulados na esfera comercial, esteve ligada ao mercado regional, portanto, orientou-se pelas matérias-primas disponíveis e pela demanda potencial do Estado³⁰. O conhecimento e acesso aos mercados e a dominação exercida sobre a produção agrícola mercantil favoreceu ao capital comercial, que estava entrelaçado às empresas de navegação fluvial, empreender sua ação industrializante. A especialização produtiva era, simultaneamente, causa e consequência e representava um termômetro da integração econômica.

As estâncias deixaram de auto abastecer-se. A agricultura era absorvida pelos colonos que tomavam conta das terras de mato das Serras onde os estancieiros faziam suas roças. A agricultura nas estâncias passou a ser em pequenas lavouras caseiras e, para o milho, eram aproveitados os rodeios antigos e paradores de gado no verão, batendo motuca, onde as terras ficavam esterçadas. Passou assim o ruralista a adquirir produtos das colônias, de onde vinham suas carretas carregadas de milho, alfafa, etc. Nas estâncias permaneciam pequenas lavouras de arroz (GOMES, 1966, p. 167).

Gomes continua: “A criação de porcos também foi reduzida. Diminuiu até a fabricação dos afamados queijos das estâncias” (GOMES, 1966, p. 167). A especialização, que desarticulou a produção doméstica de subsistência e de bens de consumo, concretizou-se com as conexões ferroviárias no Rio Grande do Sul. Essas ligações provocaram transformações no comércio e na indústria da Serra e da Campanha.

³⁰ A indústria têxtil utilizava como matéria-prima a lã produzida na região da Campanha, sendo de em torno de 50% da lã produzida era consumida internamente. A importação de lã de melhor qualidade se fez necessário até 1910, diminuindo sua utilização, devido ao refinamento do rebanho ovino sul riograndense e à importação de máquinas (produtoras de fio penteado), que dispensavam a superioridade da lã importada. A partir de 1910, a indústria têxtil sofreu um processo de intensificação de seu caráter regional (REICHEL, 1980). A indústria do couro, localizada no Vale do Rio dos Sinos, processava a matéria-prima produzida em grandes quantidades no estado, principalmente na Campanha.

As necessidades para a instalação das casas, as ferramentas e suprimentos para atender às necessidades de toda a sorte, que os artesãos, os negociantes e os comerciantes forneciam aos moradores de lá, são fornecidos, desde que a ferrovia cruza a Campanha e a Serra, pelas grandes casas comerciais e pelas fábricas das cidades [...]. Neste contexto, diminuem na diáspora cada vez mais os curtidores, os seleiros, os sapateiros e os ferreiros alemães (CEM ANOS..., 1999, p. 254).

Outro indício do estabelecimento de expressivos fluxos comerciais é a venda da alfafa cultivada pelos colonos ao estancieiro: “Os colonos de origem italiana plantavam alfafa que era adquirida pelos carreiristas, substituindo a folha de girivá destilada” (GOMES, 1966, p. 164). O uso de apêros de prata importados declinou, sendo substituídos por apêros de couro, produto sul riograndense. Ao mesmo tempo, Gomes (1966) observa o declínio da criação e comércio de mulas com São Paulo, através da feira de Sorocaba. As estâncias passaram a especializar-se na criação de gado bovino, vendendo o gado para as charqueadas e os frigoríficos. Com o declínio e extinção da criação de mulas, os estancieiros passaram a viver só do boi.

As transformações estruturais da economia gaúcha resultaram no surgimento da indústria e no estabelecimento da lavoura capitalista do arroz. Esses novos setores produziram um encadeamento de atividades, criando um mercado intermediário. A agroindústria processava matérias-primas produzidas no Estado, como o caso da indústria do couro, da cerveja, do vinho, da banha, da indústria têxtil, etc. A lavoura do arroz foi a primeira a introduzir maquinário agrícola industrializado, que em parte era produzido no próprio Estado. Um caso exemplificativo da integração de atividades é da indústria de fertilizantes, da qual os insumos eram matérias-primas da pecuária (ossos e chifres) que passavam por uma transformação industrial e destinavam-se, como insumos, à agricultura, sobretudo, para a lavoura do arroz.

Outro indício da integração fluvial do norte e do sul do Estado pela Lagoa dos Patos é a atividade de vapores de passageiros e cargas entre Porto Alegre e Pelotas-Rio Grande. No ano de 1920, quando os serviços portuários do porto de Rio Grande não estavam atendendo a crescente demanda, o governo estadual determinou a abertura do antigo porto para a navegação interior (A FEDERAÇÃO, 22/01/1920, p. 1). Portanto, as mercadorias da zona colonial partiam de Porto Alegre para Pelotas e Rio Grande de onde eram distribuídas na Campanha³¹.

³¹ É importante lembrar a atividade de extração do carvão mineral das minas de São Jerônimo na região da Campanha. Essa produção foi incentivada pelo governo estadual e substituiu em parte a madeira como fonte

Castro (1977) reduz a peculiaridade do processo de desenvolvimento gaúcho ao termo “subdivisão do trabalho”, inserindo esse processo dentro da divisão do trabalho no nível nacional. Segundo o autor: “O Brasil Meridional conseguia progressivamente inserir-se num nascente esquema nacional de divisão do trabalho” (CASTRO, 1977, p. 46). Portanto, a integração que estava em marcha era a integração nacional. Contudo, essa integração econômica nacional, durante o período da Primeira República, foi negada. Tal processo ocorreu mais tarde, quando da integração dos transportes rodoviários nos anos 1950, sendo negada a integração nacional antes de 1930 (TARGA, RIBEIRO, HERRLEIN JR., 1998).

O argumento a favor da integração econômica estadual está no seguinte trecho:

[...] no próprio extremo-sul se insinuava promissora subdivisão do trabalho, para reforço de uma estrutura econômica cujo grau de diversificação não tinha paralelo no país. Pierre Denis, visitando a região no início deste século, observa que a Campanha, especializada na produção e industrialização da carne, “se torna cada vez mais tributária da região colonial, que lhe envia seus produtos por água através da lagoa”. A abundância de mão-de-obra, em certas áreas de colonização, permitia, por outro lado, o processamento industrial de artigos derivados da pecuária. Assim, o couro, proveniente de Bagé e Pelotas, seria a matéria-prima básica de próspera indústria de malas, calçados, etc., que cedo começaria a fazer remessas para o Brasil (CASTRO, 1977, p. 46).

Esse trecho, retirado do trabalho de Pierre Denis, autor francês que visitou o Rio Grande do Sul na época, demonstra claramente as relações econômicas estabelecidas entre a região da pecuária extensiva e do processamento da carne e a região da agropecuária colonial. Os produtos agrícolas cultivados no norte do Estado eram remetidos por Porto Alegre, através da Lagoa dos Patos, até os portos de Pelotas e Rio Grande, de onde eram distribuídos por toda região. A rede de transportes ferroviários possibilitou a entrada desses produtos pela região da Campanha e da Fronteira. O resultado foi a ampliação da especialização e a desarticulação da lavoura de subsistência praticada nas estâncias.

A integração econômica foi o processo que, através do desenvolvimento dos transportes, da política estadual em favor da produção local, da acumulação comercial, da industrialização e urbanização, moldou um modelo peculiar de desenvolvimento. Esse modelo teve no mercado interno regional o principal móvel da formação da renda. O surgimento de

de energia na indústria, transportes e serviços urbanos, sendo vendida para os centros urbanos, principalmente Porto Alegre (AXT, 1998).

indústrias, principalmente da agroindústria, foi o elo que uniu de forma mais forte a estrutura produtiva dos dois sistemas. Ocorreu um processo simultâneo de transformações estruturais e surgimento de novos fluxos comerciais e novas relações econômicas que ampliaram o mercado. As novas necessidades da demanda e as novas oportunidades de investimento resultaram numa ampla formação de cadeias produtivas mais complexas, criando um maior mercado intermediário. O aumento da renda foi capaz de ampliar a demanda interna e, inversamente, a crescente demanda interna repercutiu sobre a estrutura produtiva, determinando o aumento da renda estadual.

Anexo

Tabela 1 – Participação percentual dos principais produtos nas exportações totais do Rio Grande do Sul, médias segundo períodos selecionados, 1880-1930

Produtos	1880-1888	1889-1900	1901-1913	1914-1919	1920-1930
Charque.....	29,19	26,41	28,92	25,85	19,25
Couros.....	30,93	19,13	19,87	10,96	10,31
Lã.....	1,56	1,67	2,98	3,47	3,99
Carnes em conserva.....	-	-	0,61	1,43	0,81
Carnes Frigorificadas.....	-	-	-	0,61	5,29
Subtotal (pecuária).....	61,68	47,21	52,38	42,32	39,65
Banha.....	2,22	11,78	10,28	14,58	15,85
Feijão.....	4,66	7,78	3,73	2,84	3,62
Milho.....	0,10	0,32	0,04	0,02	0,02
Farinha de Mandioca.....	2,68	7,64	4,49	3,24	2,22
Fumo.....	1,88	2,78	2,99	2,24	4,23
Cebola e Alho.....	0,71	1,04	1,30	1,39	1,70
Batatas.....	-	-	0,29	0,74	1,02
Vinhos.....	-	-	0,82	1,72	2,25
Alfafa.....	-	-	0,20	0,98	0,66
Subtotal (lavoura colonial).	12,24	31,34	24,14	27,74	31,56
Erva-mate.....	0,9	0,66	1,82	1,85	0,74
Arroz.....	-	-	0,79	5,40	9,95
Total dos principais prod....	74,82	79,21	79,13	77,31	81,91
Total das exportações.....	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte dos dados brutos: Dalmazo (2004).

Tabela 2 – Percentuais de participação das funções e dos programas no total dos gastos com a promoção do desenvolvimento econômico no RS, 1893-1929

Discriminação	1893	1897	1912	1916	1929
Promoção do desenvolvimento econômico..	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Agricultura.....	22,3	16,6	45,5	35,2	2,6
Indústria e comércio.....	63,4	0,6	0,3	1,1	0,1
Infra-estrutura e serviços.....	14,3	82,7	54,2	63,6	97,4
Transportes.....	0,0	79,7	53,4	63,6	96,3
Transporte Rodoviário.....	0,0	0,0	33,5	33,5	7,5
Transporte Ferroviário.....	0,0	0,0	0,0	0,0	68,6
Transporte Hidroviário.....	0,0	0,0	13,0	30,1	20,2
Diversas Obras Públicas.....	0,0	79,7	6,8	0,0	0,0
Energia e recursos minerais.....	14,3	0,1	0,0	0,0	0,0
Habitação e urbanismo.....	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1
Saneamento público.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Comunicações.....	0,0	3,0	0,8	0,0	0,0

Fonte: Carvalho; Pereira (1995).

Tabela 3 – Viação Férrea do Rio Grande do Sul: quantidades transportadas dos principais componentes da receita, 1905-1920

Anos	Passageiros	Encomendas/bagagens	Cargas	Animais
1905 ³²	108.980	1.335.871	74.818.039	24.048
1906	250.498	2.942.336	220.298.387	64.012

³² Os dados de 1905 são referentes ao segundo semestre, ou seja, após o ser delegado o controle da rede ferroviária à concessionária de capital belga.

1907	298.305	3.152.100	255.584.000	109.026
1908	466.989	4.296.000	312.685.997	102.000
1909	522.919	4.969.424	345.930.891	111.463
1910	637.600	6.419.582	409.834.100	112.935
1911	752.281	7.869.741	473.670.787	114.408
1912	870.538	7.522.688	569.090.011	139.717
1913	960.673	9.211.962	670.410.362	120.245
1914	864.606	8.290.766	601.358.132	108.221
1915	877.575	8.415.127	610.378.502	109.844
1916	985.281	8.517.790	684.844.618	123.244
1917	1.164.602	10.069.884	809.486.218	140.427
1918	1.215.844	10.470.564	845.103.602	144.638
1919	1.269.341	10.959.360	882.288.134	148.979
1920	1.276.955	11.014.155	887.581.862	149.010

Fonte: Dias (1981).

Tabela 4 – Viação Férrea do Rio Grande do Sul: principais mercadorias transportadas, 1907-1909

Produtos	Toneladas		
	1907	1908	1909
Café.....	1.727	1.733	1.759
Mate.....	6.021	7.552	8.019
Ananás.....	10.190	10.339	11.419
Tecidos Nacionais.....	1.831	2.512	2.865
Algodão.....	9.246	20.967	21.830
Fumo.....	3.433	4.517	4.945
Cereais.....	11.627	27.030	24.506
Aguardente.....	1.883	2.322	2.447
Charque.....	21.392	23.802	24.930
Couro.....	10.383	12.143	14.681
Sal.....	24.484	25.662	26.037
Madeiras.....	30.626	35.835	49.580

Fonte: Dias (1981).

Tabela 5 – Número de toneladas de mercadorias transportadas, a qualquer distância e a um quilômetro, pela V.F.R.G.S., 1927-28

Mercadoria	V.F.R.G.S.	
	Toneladas	Tonelada por Km
Alcool e aguardente.....	3.946	1.543.572
Arroz.....	37.849	9.220.523
Açúcar.....	22.775	8.923.718
Batatas.....	2.964	1.471.818
Café.....	3.851	1.551.513
Carvão de pedra nacional.....	10.799	2.841.046
Couros.....	28.398	10.361.111
Farinha de mandioca.....	19.607	3.950.637
Feijão.....	28.936	8.637.874
Fumo.....	10.880	2.330.745
Lenha.....	36.310	1.855.553
Madeira.....	184.572	97.618.606
Mate.....	15.843	8.956.639
Milho.....	22.162	10.979.426
Sal.....	54.711	23.900.950
Tecidos Nacionais.....	5.621	2.294.132
Charque.....	45.106	21.090.950
Outras.....	811.474	170.903.075
Total.....	1.352.104	388.431.888

Fonte: Brasil (1930).

Referências Bibliográficas

- ALMEIDA, Pedro F. C. de. A gestão das condições materiais da implantação da indústria gaúcha: 1870-1930. **Ensaios FEE**, Porto Alegre, v. 13, n. 2, p. 546-577, 1992.
- AMARAL, Attila do. **Primórdios e desenvolvimento do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1970. 134 p.
- AXT, Gunter. Política portuária e de navegação e a formação do Estado no Rio Grande do Sul (1900-1930). In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (org.). **Breve Inventário de temas do sul**. Porto Alegre: UFRGS: FEE; Lajeado: UNIVATES, 1998. 320 p.
- BESKOW, Paulo R.. A formação da economia arroseira do Rio Grande do Sul. **Ensaios FEE**, Porto Alegre, v. 4, n. 2, p. 55-84, 1984.

- BRASIL, Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatística das estradas de ferro do Brasil:** relativa aos anos de 1928 a 1929. Rio de Janeiro : Min. da Viação e Obras Públicas, 1930. 400 p.
- CARDOSO, Fernando Henrique. **Capitalismo e escravidão no Brasil meridional:** o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. 303 p.
- CASTRO, Antônio Barros de. **7 ensaios sobre a economia brasileira.** Rio de Janeiro: Forense, 1977. 283 p.
- CARVALHO, Maria Lúcia Leitão e PEREIRA, Paulo Roberto Dias. Rio Grande do Sul e São Paulo: o papel das políticas orçamentárias na promoção do desenvolvimento econômico estadual na Primeira República (1889-1930). **Ensaios FEE**, Porto Alegre, v. 16, n. 2, p. 729-787, 1995.
- Cem anos de germanidade no Rio Grande do Sul : 1824-1924.** São Leopoldo : UNISINOS, 1999. 643 p.
- DALMAZO, Renato Antônio. **As relações de comércio do Rio Grande do Sul – do século XIX a 1930.** Porto Alegre: FEE (documentos FEE nº 60), 2004. 165 p.
- DIAS, José Roberto de Souza. **A. E. F. Porto Alegre a Uruguaiana e a formação da rede de viação férrea do Rio Grande do Sul:** uma contribuição ao estudo dos transportes no Brasil Meridional, 1866-1920. São Paulo. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1981. 254 f.
- FÉLIX, Loiva Otero. **Coronelismo, borgismo e cooptação política.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987. 198 p.
- FÉLIX, Loiva Otero. As relações coronelistas no estado borgista: discussão historiográfica. **Estudos Leopoldenses**, Porto Alegre, v. 28, nº 127, p. 67-85, 1992.
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra. A transição capitalista no Rio Grande do Sul: a economia gaúcha na Primeira República. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 263-289, 1985.
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **RS: economia & conflitos políticos na República Velha.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983. 143 p.
- FONTOURA, João Neves da. **Memórias.** Porto Alegre: Globo, v. 1, 1963. 500 p.
- FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre e seu comércio.** Porto Alegre: Associação Comercial, 1983. 191 p.
- FRAQUELLI, Jane Aita. A lavoura capitalista do arroz e a crise de 1926. In: ANTONACCI, Maria Antonieta. **RS: economia & política.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. 424 p.
- FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001. 248 p.
- GOMES, Aristides de Moraes. **Fundação e evolução das estâncias serranas.** Cruz Alta: Livraria Liderança, 1966. 332 p.
- GRIJÓ, Luiz Alberto . Foi o PRR um partido político?. **Logos**, Canoas, v. 1, p. 65-68, 1999.
- HERRLEIN JÚNIOR., Ronaldo. **Rio Grande do Sul, 1889-1930:** um outro capitalismo no Brasil meridional?. Campinas. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, 2000. 284 f. Mimeografado.
- HERRLEIN JÚNIOR., Ronaldo; DIAS, Adriana. Trabalho e indústria na Primeira República: um ensaio de análise comparativa entre as sociedades do Rio Grande do Sul e de São Paulo. **Ensaios FEE**, Porto Alegre, v. 14, n. 1, p. 255-298, 1993.
- IPHAÉ. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul:** inventário das estações 1874-1959. Porto Alegre: Pallotti, 2002. 284 p.

- KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. **A ferrovia gaúcha e as diretrizes de “ordem e progresso”**. Porto Alegre. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 1977. 187 f.
- LAGEMANN, Eugenio. Imigração e industrialização. In: DACANAL, José H. & GONZAGA, Sergius (org.). **RS: imigração e colonização**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980. 280 p.
- LOVE, Joseph. **O regionalismo gaúcho e as origens da Revolução de 1930**. São Paulo: Perspectiva, 1975. 282 p.
- MERTZ, Marli. A agricultura familiar no Rio Grande do Sul – um sistema agrário “colonial”. In: 2º Encontro de Economia Gaúcha, 2004, Porto Alegre. **Anais eletrônicos...** Porto Alegre: FEE/PUCRS, 2004. 1 CD
- MINELLA, Ary César. Reforma Tributária: a implantação do imposto territorial no Rio Grande do Sul na Primeira República. In: LAGEMANN, Eugenio (org.). **150 anos de finanças públicas**. Porto Alegre: FEE, 1985. 310 p.
- OSÓRIO, Helen. Estancieiros que plantam, lavradores que criam e comerciantes que charqueiam: Rio Grande do Sul de São Pedro, 1760-1825. In: GRIJÓ, Luiz Alberto, KUHN, Fábio, GUAZZELLI, César Augusto Barcellos, NEUMANN, Eduardo Santos (orgs.). **Capítulos de História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004. 398 p.
- PEREIRA, Paulo Roberto Dias. As políticas de gasto público dos Estados e a promoção do desenvolvimento. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (org.). **Gaúchos & paulistas: dez escritos de história regional comparada**. Porto Alegre: FEE, 1996. 294 p.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina do trabalho, RS 1889-1930**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988. 279 p.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 2002. 142 p.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **República Velha: charqueadas – frigoríficos – criadores**. Porto Alegre: Movimento/IEL, 1980. 305 p.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **RS: agropecuária colonial e industrialização**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983. 226 p.
- REICHEL, Heloisa Jochims. A industrialização no Rio Grande do Sul na República Velha. In: ANTONACCI, Maria Antonieta (org.). **RS: economia & política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. 424 p.
- REICHEL, Heloisa Jochims. **A indústria têxtil do Rio Grande do Sul: 1910/1930**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980. 102 p.
- ROCHE, Jean. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, v. 1 e v.2, 1969.
- SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. 2 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977. 377 p.
- TARGA, Luiz Roberto Pecoits. O Rio Grande do Sul: fronteira entre duas formações históricas. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (org.). **Gaúchos & paulistas: dez escritos de história regional comparada**. Porto Alegre: FEE, 1996. 294 p.
- TARGA, Luiz Roberto Pecoits. As diferenças entre o escravismo gaúcho e o das *plantations* do Brasil. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (org.). **Gaúchos & paulistas: dez escritos de história regional comparada**. Porto Alegre: FEE, 1996b. 294 p.
- TARGA, Luiz Roberto Pecoits. Elites regionais e formas de dominação. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (org.). **Breve Inventário de temas do sul**. Porto Alegre: UFRGS: FEE; Lajeado: UNIVATES, 1998. 320 p.
- TARGA, Luiz Roberto Pecoits, RIBEIRO, Paulo Sérgio S. e HERRLEIN JR., Ronaldo. O Rio Grande do Sul e o mercado nacional. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (org.). **Breve**

- Inventário de temas do sul.** Porto Alegre: UFRGS: FEE; Lajeado: UNIVATES, 1998b. 320 p.
- TARGA, Luiz Roberto Pecoits e SILVA, Edmilson Nunes da. A exclusão política da oligarquia tradicional gaúcha. In: PRIMEIRAS JORNADAS DE HISTÓRIA REGIONAL COMPARADA, 2000, Porto Alegre. **Anais das Primeiras Jornadas de História Regional Comparada.** Porto Alegre: FEE, 2000.
- TARGA, Luiz Roberto Pecoits. 1893: interpretações da guerra. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 24, n. 1, p. 127-150, 2003a.
- TARGA, Luiz Roberto Pecoits. A fundação do estado burguês no Rio Grande do Sul (1891-1913). **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 24, n. 2, p. 299-322, 2003b.
- TEJO, Limeira. Contribuição à crítica da economia rio-grandense. **Ensaio FEE**. Porto Alegre, v. 3, n. 1, p. 79-108, 1982.
- WASSERMAN, Cláudia. O Rio Grande do Sul e as elites gaúchas na Primeira República: guerra civil e crise no bloco do poder. In: GRIJÓ, Luiz Alberto, KUHN, Fábio, GUAZZELLI, César Augusto Barcellos, NEUMANN, Eduardo Santos (orgs.). **Capítulos de História do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004. 398 p.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.