

Estado e fronteira na desarticulação de uma economia regional no sul do Brasil

*Susana Bleil de Souza**

Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Rio Grande do Sul, Brasil

sbleil@ufrgs.br

Resumo:

Nas primeiras décadas do século XX, o governo do Partido Republicano no Rio Grande do Sul, iniciava o seu processo de nacionalização do comércio tentando integrar a campanha ao mercado estadual, liderado pelo comércio litorâneo. A fronteira gaúcha saía de uma estreita articulação econômica com seus vizinhos platinos passando, a partir da nacionalização do charque exportado pelo porto de Montevideú, da estatização do porto de Rio Grande e das ferrovias gaúchas, bem como da organização do banco do Rio Grande do Sul, a integrar-se comercialmente com o restante do estado sulino, possibilitando assim, uma maior acumulação interna de capital.

Palavras-chave: Estado; Economia regional; Mercado interno; Sul do Brasil.

Abstract:

In the first decades of the XXth century, the government of the Republican Party in Rio Grande do Sul started its trade nationalisation process attempting to integrate the interior to the state market, led by the coastal trading. The south frontier was withdrawing from a close economic involvement with the “platin” neighbors starting by the nationalisation of the salted meat exported through the Montevideo harbor, the statisation of the Rio Grande harbor and the state railways, as well as the organisation of the Bank of Rio Grande do Sul, to commercially merge with the remaining of the southern state therefore allowing for a greater internal capital accumulation.

Keywords: State; Regional economy; Internal market; Southern Brazil.

* Professora Doutora Colaboradora, UFSM.

INTRODUÇÃO

Durante quase todo o século XIX, o mercado sobre o qual Montevideú exercia a sua intermediação como porto era mais extenso do que as suas fronteiras nacionais. A função de intermediário dava a Montevideú a possibilidade de grande acumulação comercial, pois, como porto intermediador, o seu movimento era muito superior às importações e exportações realizadas em sua campanha. O mercado sobre o qual a cidade porto exercia a sua intermediação era muito mais extenso que os limites políticos do Estado nacional uruguaio e esta era uma das razões pelas quais a vida econômica bem como a vida política dos orientais estava, permanentemente, vinculada aos países vizinhos.

No Uruguai do primeiro decênio do século XX, procuravam-se soluções para reativar o antigo movimento do trânsito mercantil no porto de Montevideú. Aumentar a produção e estimular a agricultura eram propostas corretas que demandavam, entretanto, da mesma forma que o desenvolvimento de uma marinha mercante nacional, muito tempo. Além disso, o excedente comercial argentino, principalmente o de cereais, assegurava grandes toneladas para a exportação, enquanto a mono produção da pecuária oriental não oferecia volumes comparáveis. Propunham-se também o estabelecimento de convênios com o Brasil e a fundação, em Montevideú, de uma “Liga para o desenvolvimento do trânsito” “composta de comerciantes e empresas cujas negociações” se relacionassem com esse tipo de comércio.¹ Um convênio sobre o tráfego internacional ferroviário foi celebrado entre o Uruguai e o Brasil, em 1913, com o propósito de facilitar o tráfego mútuo nas ferrovias de Rivera a Sant’Ana do Livramento.

As estreitas vinculações econômicas entre o Rio Grande do Sul e o Uruguai haviam chegado ao século XX e continuavam dando-se em vários setores. Os departamentos uruguaio dedicados à criação de gado exportavam o seu produto para as charqueadas gaúchas e o Rio Grande do Sul era o mercado natural dos criadores da fronteira uruguaia. Esse comércio era fundamental para os uruguaio e as ferrovias chegavam até mesmo às linhas fronteiriças para aproximarem-se o mais possível das charqueadas rio-grandenses. Algumas delas se encontravam na linha fronteiriça mesmo, e exportavam seu charque em trânsito pelo porto de Montevideú, pois o estado sulino carecia de bons portos e pagava altos fretes para transportar sua mercadoria para o Rio de Janeiro (Barrán y Nahum, 1971: 127).

Existia, na verdade, uma região econômica muito bem integrada, que assim perdurou até o início do século XX, quando a abertura da barra do porto

¹ Brasil, Ministério das Relações Exteriores. Ofício do Cônsul Alberto Conrado ao Ministro Luiz Martins de Souza Dantas. Montevideú, 10.08.1916.

do Rio Grande, a melhoria e o barateamento dos transportes e a concentração da indústria frigorífica em Montevideu acabaram por, gradativamente, desintegrá-la, ainda que não completamente. O comércio fronteiriço com o Rio Grande do Sul era de tal importância para o país oriental que o traçado radial das ferrovias uruguaias, todas desembocando em Montevideu, estava orientado pela necessidade de se fazer chegar mercadorias, especialmente couros e produtos pecuários, da fronteira do Brasil àquela cidade. Havia uma estreita conexão entre o traçado das vias férreas e as conveniências do “alto comércio” da capital oriental a ponto de este último considerar o porto de Montevideu como porto da Província do Rio Grande do Sul (Alonso, 1973: 100; Barrán y Nahum, 1971: 544).

A intermediação regional havia modelado o Uruguai do século XIX e o havia transformado em um empório de trânsito que dava saída aos produtos agropecuários de exportação da região platina e permitia a entrada de manufaturas que abasteciam essa mesma região. No presente trabalho, o sentido de comércio de trânsito é semelhante ao utilizado por Raul Jacob (1988, 1996) e Oscar Mourat (1973), em função da prestação de serviços, tanto do comércio de importação, quanto do comércio de exportação que era ou não financiado no Uruguai, mas que se utilizou de suas instalações portuárias e ferroviárias.

A certa e gradual diminuição desse papel de intermediador, dos comerciantes uruguaios, no final do século XIX, em relação aos mercados do Paraguai e das províncias litorâneas argentinas, determinava uma grande preocupação em manter o comércio de trânsito com o último dos vizinhos que ainda se ligava ao comércio oriental: o Rio Grande do Sul. Dentre os mais importantes jornais da grande imprensa montevideana, dois demonstravam bem essa preocupação, uma vez que eram os porta-vozes do grande comércio: o *El Siglo* e o *El Telegrafo Marítimo*. Comentava o *El Siglo*, em 1895, que era impossível fazer-se uma estatística do comércio de trânsito. Mas dados fornecidos pelo representante de uma das principais casas cujo mercado consumidor era no exterior, informavam que a praça de Montevideu vendia para o Rio Grande do Sul, em gêneros e artigos de loja, cerca de dez milhões de pesos por ano (Acevedo, 1895: 1). Por outro lado, informações de 1902 ou 1903, estimavam o lucro desse trânsito em \$12.000.000,00 de pesos ouro uruguaios, o que correspondia à cerca de 10.000:000\$000 réis, quantia essa que no final dos anos vinte, quintuplicado, dava-lhes um lucro em torno de 50.000:000\$000, em papel-moeda (Vasconcellos, 1929: 651). Os negociantes das praças fronteiriças em geral, efetuavam suas compras em Montevideu onde possuíam suas ligações e crédito aberto. As mercadorias

adquiridas apresentavam vantagens de preços e acondicionamento melhores do que as adquiridas nas praças do Rio Grande e de Porto Alegre. Além dos fretes e seguros mais baratos, de qualquer parte do mundo para Montevidéu, devia-se agregar ainda os prejuízos que no litoral rio-grandense resultavam das baldeações, mutilações de volantes, extravios e avarias que representavam capitais imobilizados.

A partir destas considerações, pode-se entender por que as praças fronteiriças preferiam o mercado de Montevidéu em lugar do mercado do litoral rio-grandense. O “atacadista” importador da capital uruguaia negociava com uma categoria de produtos denominados “de removido”, que eram depositados e vendidos nos armazéns da alfândega sem pagar tributos. Entretanto, uma vez retiradas, estas mercadorias eram obrigadas a sair do território e das águas uruguaias ficando registradas como “de trânsito”.²

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

Exceção feita do fumo, a herva e o aguardente cujo consumo se faz no próprio território uruguaio, os couros, as lãs e os produtos bovinos, que exportamos para os nossos vizinhos, contrabandeados ou não, fazem alli um simples transito, em demanda do porto de Montevidéo para re-exportação (Domingues, 1929: 45-46).³

Afirmava ainda, o mesmo diretor:

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

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

² Ver os jornais de Sant’Ana: *O Maragato*, Rivera, 29.10.1898 e 5.11.1898; *O Canabarro*, Rivera, 27.10.1898 e *O Maragato*, Rivera, 17.06.1899 que, por motivos de conflitos políticos, eram publicados na cidade vizinha.

³ Observação: o português do início do século XX foi mantido em todas as citações.

Bem conhecidos eram os fatores que atraíam para o porto de Montevideú a produção da fronteira “gaúcha”, em lugar da utilização do porto de seu próprio estado: as charqueadas e os frigoríficos da fronteira levavam menor tempo em fazer chegar a sua produção a Montevideú do que ao porto de Rio Grande e, além do frete ferroviário ser menor, os impostos e gastos suplementares que oneravam as exportações pelo porto gaúcho eram evitados. Além disso, o volume e a abundância de cargas maiores no porto de Montevideú, tornavam os seus fretes marítimos mais baratos do que os do porto de Rio Grande (Vasconcellos, 1929: 277). Uma carga que levava de oito a dez dias para chegar ao porto do Rio Grande, vinha a Montevideú em menos de três dias, pois as estradas de ferro uruguaias concediam uma série de vantagens à carga proveniente da fronteira gaúcha, como bonificações e franquias (Vasconcellos, 1929: 277). As despesas de custeio diário nos navios, de taxas portuárias, de impostos e outros se distribuíam sobre um “volume muito maior de carga em Montevideú do que no porto de Rio Grande” e permitiam às “companhias de navegação cobrar no porto uruguaio um frete marítimo muito menor” do que no porto de Rio Grande (Vasconcellos, 1929: 278).

Ainda, um terceiro fator de atração, por parte de Montevideú, era a facilidade de negociar a venda dos produtos naquela praça. Era preciso considerar o volume da produção pecuária “vendida a *barraqueros* de Montevideú, ou ainda confiada a *comisionistas* uruguaios para ser negociado com os compradores europeus ou norte-americanos e, assim, ser re-exportada”, pois não existia no “Rio Grande nenhuma grande casa compradora de frutos do país” que pudesse ser comparada às “grandes barracas de Montevideú” (Vasconcellos, 1929: 278).

Montevideú tinha todo o interesse em manter esse comércio de trânsito com o Rio Grande do Sul, pois muitas eram suas vantagens: o aumento do tráfico pelas vias férreas e o enriquecimento das companhias ferroviárias inglesas lá estabelecidas; o desenvolvimento de instituições bancárias e comerciais, estrangeiras e nacionais e as facilidades concedidas à exportação pela abundância de transportes marítimos e pela redução dos fretes (Vasconcellos, 1929: 279). Como consequência, uma série de “favores especiais” eram concedidos ao trânsito de mercadorias, como a gratuidade de armazenagem por um longo período de tempo e a “permissão do enfardamento desses produtos misturados com os similares do paiz, para a sua re-exportação, mediante um simples «vale de trânsito»” que evitava a cobrança de impostos, quando o produto saía do país (Vasconcellos, 1929: 279). Levantava-se o argumento de que a exportação pecuária rio-grandense, confundida com a similar uruguaia, muito superior e mais acreditada, ganhava em cotação nos mercados estrangeiros, mas essas vantagens que poderiam ser usufruídas pelos produtores, desapareciam nos lucros que ficavam com os comerciantes intermediários (Vasconcellos, 1929: 280).

O CONTRABANDO DE EXPORTAÇÃO NA FRONTEIRA

Em sua mensagem dirigida à Assembleia de Representantes, o presidente do Estado, Getúlio Vargas, em de 24 de setembro de 1928, considerava que a fundação de um sindicato de charqueadores com apoio dos criadores representados pela Federação Rural, contribuiria para auxiliar na repressão ao contrabando fronteiriço. O presidente do Estado afirmava também, que o contrabando que atingia a indústria pecuária abrangia duas espécies, a do gado em pé e a do charque (Vargas, 1997: 514).

A fundação do sindicato dos charqueadores, instituindo um órgão central regulador das compras, vedará a aquisição do gado além de nossas fronteiras. O controle do Estado secundará a execução dessa medida, colocando também a força pública ao serviço da repressão. O contrabando de gado, embora lese o fisco e faça concorrência ao criador nacional, importa na introdução de matéria prima industrializada no País e incorporada a sua riqueza. Mas, o contrabando de charque, pelo tráfico clandestino de guias, é a introdução direta de mercadoria estrangeira, lesando também diretamente a produção nacional, pela interferência de um fator estranho, capaz de abarrotar os nossos mercados, aniquilando a indústria e a criação (Vargas, 1997: 514).

Os algarismos oficiais referentes às saídas legalmente feitas pela fronteira e pela barra de Rio Grande, não computavam evidentemente, uma grande parte da produção do oeste rio-grandense que escoava clandestinamente pelas linhas divisórias do Estado (Domingues, 1929: 31). Concluía o diretor do porto da capital em seus estudos:

Sendo, aliás, a fronteira de indústria essencialmente pastoril, cujos produtos representam os valores mais altos no conjunto da vasta produção geral, e aqueles que mais aproveitam do contrabando, fácil é compreender que as cifras divulgadas da nossa exportação legalizada acham-se sensivelmente desfoleadas, com grave dano para a posição do Rio Grande do Sul no quadro da exportação geral do país (Domingues, 1929: 31).

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

Uruguayana, por exemplo, em 1907 exportou 6.890 toneladas de mercadorias e, após um comércio irregular, chegou a exportar 19.912 tone-

ladas em 1919, retrocedendo para 8.506 toneladas em 1924; melhorou, porém, sua posição com 15.903 toneladas em 1926 e 16.379 em 1927. Em Quarahy o decréscimo é mais notável ainda. As suas exportações foram de 13.272 toneladas em 1917, 6.962 em 1926 e 5.124 em 1927. Itaquy registrou a exportação de 2.521 toneladas em 1926, já tendo ocupado a casa das 11.000 em 1912. Em 1927 declinou, ainda, para 2.255 toneladas. São Borja acusou a exportação de 3.695 toneladas em 1907; atingiu o máximo de 6.577 toneladas em 1912 e retrocedeu para 2.601 toneladas em 1926 e 379 em 1927. Jaguarão, depois de recensear uma exportação de 1.199 toneladas em 1910, retornou a cifras inferiores, exportando 285 toneladas em 1926 e 352 em 1927. Santa Victoria do Palmar exportou 981 toneladas em 1915, acusou em 1926 - 222 toneladas e em 1927 a de 108 toneladas apenas (Domingues, 1929: 31-32).

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

Incrementando o intercâmbio com as repúblicas vizinhas tudo faz crer que as remessas de nossas sobras para os mercados do Prata tenham-se dado em progressão crescente, notadamente quanto ao xarque, couros, cabelo, fumo, herba-matte, lã, sebo e outros artigos de alto preço e de desenvolvida produção da região fronteriza e serra (Domingues, 1929: 32).

Mesmo com a redução dos impostos de exportação sobre artigos como: os couros de 10%, para 4% entre 1904 e 1928; o fumo de 10% para 6%; a erva-mate e o charque de 6% para 1%; e ainda com a exportação livre de tributos das conservas e subprodutos dos frigoríficos, o contrabando continuava sendo praticado em escala ascendente (Domingues, 1929: 45).

A exportação de artigos de produção nacional para os portos do país, através de trânsito com os países limítrofes, estava regulamentada pelo Decreto N° 8.547, de 1 de fevereiro de 1911 (Silva, 1922: 509). Assim, quando um charqueador rio-grandense desejava exportar para qualquer porto do Brasil certa quantidade de fardos de charque, utilizando-se do trânsito pelo território uruguaio, deveria requerer a expedição do certificado de trânsito para um número determinado de fardos de charque e dar os nomes dos negociantes estabelecidos nos diversos portos. O embarque era conferido e o certificado do trânsito entregue ao comerciante (Silva, 1922: 509). O charqueador uruguaio que quisesse exportar para o Brasil certa quantidade de fardos por contrabando, comprava de um exportador brasileiro um certificado de exportação de charque para portos brasileiros em trânsito. A fraude girava em torno do representante do fisco brasileiro que atestava o embarque de uma mercadoria inexistente. O charqueador brasileiro vendia o certificado ao seu colega uru-

guaió que fazia a exportação do seu charque para os portos brasileiros como se a mercadoria procedesse do Brasil em trânsito pelo território uruguaio e, portanto, isenta do pagamento de direitos de importação no Brasil. Esse processo de burlar o fisco foi descrito por Resende Silva, encarregado pelo Ministro da Fazenda, de inspecionar os serviços da Delegacia Fiscal, no Rio Grande do Sul, entre 1919 e 1921 (Silva, 1922: 510). Além do processo de exportação fraudulento através das guias falsas, visto anteriormente, havia ainda o fato de que o charque de refugo produzido no Mato Grosso era trocado em Montevideú. O charque mato-grossense era destinado ao Rio de Janeiro, e sempre enviado pelo *ferrocarril del Noroeste*, com destino a Montevideú para ser despachado. Lá se realizava a troca: o charque gordo platino era remetido para o Rio de Janeiro, acompanhado de guias de procedência brasileira e o magro do Brasil, era expedido para Cuba como sendo de procedência uruguaia (Vargas, 1997: 514).

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

(...) penso que o único meio viável, eficaz e definitivo para extinguir o contrabando de charque, será o que vulgarmente chamamos a desnacionalização do produto, isto é, a promulgação de uma lei, considerando como de produção estrangeira todo o charque que não transitar somente pelo território nacional (Vargas, 1997: 515).

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

Vargas considerava também, que para acelerar o ritmo do progresso econômico do Brasil era necessária haver uma coordenação entre o preparo técnico, o crédito e os transportes. Quanto ao preparo técnico, considerava necessário sistematizar os serviços de defesa agrícola e pecuária, criando um órgão competente, que segundo ele, poderia ser, “por enquanto, a Diretoria de Agricultura. Vargas considerava o desenvolvimento da agricultura e da pecuária no Rio Grande do Sul “de uma importância crescente” e que estava exigindo a “intervenção do Estado, para dar-lhe orientação técnica, aproveitando o que já existe organizado pela Escola de Engenharia, e cooperando com o Ministério da Agricultura”. O objetivo era uma “coordenação de esforços na realização de um pensamento comum” (Vargas, 1997: 515). O novo presidente do Estado afirmava:

A nova diretoria, cujo desenvolvimento se dará progressivamente, procurará também estimular a indústria e o comércio, amparando as nossas atividades produtoras, promovendo a estandarização dos produtos, o seu melhor acondicionamento para o transporte, as câmaras frigoríficas para a exportação de carnes e de frutas, o estudo e solução dos problemas referentes aos fretes marítimos, realização de exposições, tudo, enfim, o que se referir, de um modo geral, à expansão econômica do Estado (Vargas, 1997: 515-516).

Outra preocupação do Novo presidente em exercício era o crédito rural. Antiga aspiração das classes produtoras, manifestada pelas antigas associações, Vargas considerava a fundação de um banco de crédito uma necessidade imprescindível para amparar o desenvolvimento econômico “estimulando as indústrias agrícola e pecuária, fomentando o saneamento das cidades, a organização do trabalho e a produção da riqueza (...) Desde a minha escolha para presidir os destinos do Rio Grande, tem sido a criação de um Banco de Crédito Rural e Hipotecário a minha maior preocupação”. E para atender às “conveniências e exigências do Estado” ponderava:

Na organização de um instituto de crédito, como o que pretendo criar, um dos aspectos essenciais consiste na fixação das tabelas de juros e nos para resgate de empréstimos.

Para a agricultura e para a pecuária o que se impõem é a modicidade de juros e o prazo longo, mediante amortizações anuais (Vargas 1997: 501).

Para ele, “O novo banco não será não será somente hipotecário. Terá a organização mais ampla de um banco de Estado, elaborado sem o intuito de lucro imediato, mas destinado a fazer a defesa de nossa produção, constituindo um propulsor de riqueza e de progresso” (Vargas, 1997: 516-517).

Em seu discurso à Assembleia de Representantes, na sessão extraordinária de 4 de junho de 1928, convocada pelo presidente do Estado, este esclarecia que o quadro das exportações rio-grandenses pelas fronteiras, quase toda ela através do porto de Montevideu e a que transitava pela barra do Rio Grande, mostrava que ainda era muito avultado o número de mercadorias que davam “preferência ao porto de Montevideu, sobre o do Rio Grande para a exportação” e concluía Vargas: “As despesas que oneram navios no porto de Rio Grande são mais de natureza federal do que estadual”, como a praticagem da barra, o imposto de faróis, o desembarço alfandegário e outros.

E, enquanto nós aguardamos a continuação dos ramais ferroviários, cuja construção foi suspensa há 8 anos, o Uruguai procura, inteligentemente, de acordo com seus interesses econômicos, lançar novas linhas férreas para captar o trânsito da nossa produção.

As causas do desvio de tantas toneladas de mercadorias, porém, são várias e podem ser assim condensadas:

1°) o barateamento dos fretes em Montevidéu, para maior quantidade de carga de retorno, relativamente ao do Rio Grande;

2°) a economia de tempo no transporte terrestre, pelo melhor aparelhamento ferroviário platino, relativamente ao nosso e que somente poderá ser sanado pela conclusão dos ramais ferroviários da União, cuja construção foi suspensa;

3°) o custo menor do transporte pela diferença de fretes e impostos e a adoção de tabelas diferenciais, nas estradas de ferro uruguaias;

4°) as despesas que oneram o porto do Rio Grande, principalmente com os impostos e taxas federais, como ficou acima referido;

5°) a possibilidade do contrabando, no transporte pelas fronteiras, burlando muitas vezes o fisco, no pagamento dos impostos.

A enumeração dessas causas, deixa logo entrever que não é fácil removê-las. Contudo, um esforço lento, mas continuado, vai, progressivamente, melhorando a situação.

Além desse trabalho e para coroar o plano de amparo e defesa da produção do Estado, é necessário conseguir a redução dos fretes marítimos, no transporte entre o porto de Rio Grande e o de outros portos do Brasil.

Realmente, não se justifica que empresas subvencionadas, para fazer a navegação de cabotagem, cobrem fretes mais caros de certas mercadorias no tráfico entre os portos do Rio Grande e Rio de Janeiro, relativamente aos que são cobrados entre este último porto e o de Montevidéu (Vargas, 1997: 526).

O comércio de intermediações proporcionara aos homens de negócio de Montevidéu uma importante acumulação de capital. O comércio de trânsito regional possibilitara essa acumulação a partir da consignação ou reembarque de mercadorias. O porto da capital uruguaia, inaugurado tardiamente tentou conservar o que restava do antigo comércio de trânsito: as importações e exportações da campanha fronteira do Rio Grande do Sul. Entretanto, o estado sulino havia iniciado o seu processo de nacionalização do comércio, com as tentativas de integrar a campanha ao mercado estadual, liderado pelo comércio litorâneo através das melhorias de sua infraestrutura portuária e ferroviária.

CONCLUSÃO

Dentro da nova divisão internacional do trabalho a Europa será exportadora de bens industrializados e importadora de produtos agropecuários.

No mercado mundial de carnes congeladas a América Latina, por volta do final dos anos 20, participava “com 40% e, neste percentual, a Argentina

supre 84%, o Uruguai 10%, e o Brasil 6%. A situação dos frigoríficos instalados no Rio Grande do Sul é exemplo acabado da localização e função periférica-dependente na formação e no mercado mundial” (Müller, 1972: 64).

As mudanças tecnológicas do capitalismo europeu provocaram inovações nos meios de navegação, permitindo o transporte rápido de grandes volumes a preços reduzidos. O volume do comércio resultante desse fluxo tornara-se fisicamente possível graças ao navio a vapor, que acelerou a navegação transatlântica e permitiu a penetração do comerciante europeu no Prata.

O desenvolvimento das marinhas mercantes que necessitavam da concentração de grandes inversões de capital ligou-se, desde logo, à criação de grandes companhias ou sociedades anônimas que armavam navios colocando amplos porões para carga, à disposição dos grandes comerciantes exportadores ou importadores. A luta comercial que se travava entre as potências europeias levou-as à eliminação dos intermediários, a uma maior interferência na rede comercial aumentando e facilitando o crédito e diminuindo as flutuações especulativas dos preços. Esse tipo de comércio chegou ao Prata, eliminando o comércio de intermediação regional.

Os navios, à medida que aumentavam sua tonelagem, ancoravam cada vez mais afastados dos portos naturais e eram cada vez mais difíceis de carregar e descarregar, o que implicava em custos, tempo e riscos de transbordo cada vez maiores. A evolução do meio de transporte e o aumento do volume exportado impôs uma evolução da infraestrutura portuária.

Com a consolidação da Argentina em torno da hegemonia de Buenos Aires, o porto dessa cidade tornara-se o porto de toda a nação. A disponibilidade nos porões dos navios dependia da maior ou menor abundância de produtos embarcados em Buenos Aires. Os produtos uruguaios passaram a embarcar nesse porto, pois ele oferecia essa operação mais rápida, mais segura e mais econômica. O porto de Montevideu, que perdera durante o século XIX, os seus mercados tradicionais como os do Paraguai e das províncias do litoral argentino, perde também o controle da importação e exportação dos produtos consumidos ou produzidos dentro de suas próprias fronteiras. Isso explica a ansiedade com que o “grande comércio de Montevideu” reivindicava a construção de um moderno porto artificial: eles haviam perdido não somente os lucros do comércio de trânsito, mas também o controle do comércio de seu próprio país. As correntes de intercâmbio uruguaias ficaram reduzidas à importação de mercadorias de consumo e à exportação de produtos nacionais.

Com o final do comércio de trânsito regional, onde o capital era acumulado com o lucro da consignação ou reembarque de mercadorias, passou-se para o circuito produção/comercialização que tinha por fim último a exportação para a Europa, e que movimentava um verdadeiro complexo, envolvendo o comerciante que comprava a safra de lã, aquele que a armazenava, o consignatário montevideano e o exportador estrangeiro. Muitas dessas tarefas

eram desempenhadas pela mesma pessoa. Além disso, muitas casas exportadoras enviavam seus compradores diretamente às estâncias e a distinção entre intermediador nacional e estrangeiro tornava-se relativa. Devido a isso, o custo de todo o sistema de comercialização relacionado com a produção agropecuária, exportação e importação, passou a ser muito alto para o país. O circuito econômico era encarecido pela presença dos intermediários, que muitas vezes nem sequer eram nacionais, mas simples filiais de firmas estrangeiras que enviavam o lucro para o exterior, fazendo com que os principais beneficiados fossem os países industrializados centrais.

No período 1905-1911, o charque e o couro ainda dominavam a estrutura das exportações dos derivados do gado vacum. Os países industrializados queriam carne e lã, mas o Uruguai só enviava esta última. Só a partir de 1912, quando da instalação do frigorífico Montevideu, e quando o processo de mestiçagem acumulou alguns resultados, o Uruguai começou a era da carne frigorificada.

A implantação do segundo frigorífico no país, em 1912, em Montevideu, a acumulação dos resultados do lento processo de miscigenação pecuária e a demanda mundial de carne congelada não eliminaram a lã, mas determinaram o fim da charqueada. Em 1913, pela primeira vez, o volume de carne congelada exportada pelos frigoríficos uruguaios, ultrapassava o do charque enviado às charqueadas. O velho Uruguai, vinculado ao gado *criollo* e à charqueada, estagnava.

Não era mais o comércio regional que interessava aos comerciantes e aos estancieiros do Uruguai. Agora eles tinham os olhos voltados para Londres e isso engendrava novas relações do Uruguai com o mercado internacional. O país oriental dependia, a partir de agora, inteiramente do mundo industrializado. Os mercados de charque haviam sido definitivamente substituídos pela Grã-Bretanha e pela Europa continental.

Nesse processo de reorganização do espaço regional platino com as definitivas demarcações de limites dos Estados Nacionais, Buenos Aires conseguiu concentrar em seu *hinterland* todo o território argentino, inclusive as suas províncias do litoral, que durante o século anterior, utilizavam o porto oriental para as suas exportações. Buenos Aires arrancou de Montevideu parcela considerável do comércio de trânsito até mesmo com o Rio Grande do Sul.

Por sua vez, o Brasil, no mesmo período, preocupava-se com a nacionalização do seu comércio. Tanto o comércio de trânsito uruguaio, que entrava pelas fronteiras gaúchas, quanto o contrabando praticado nessas mesmas fronteiras, limitavam a acumulação de capital pelo comércio sulino, principalmente o das chamadas praças do litoral: as cidades de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas. São momentos do processo de nacionalização do comércio do Rio Grande do Sul a abertura da barra e a construção do porto do Rio Grande, bem como a melhoria dos sistemas de transporte e a instalação de

ferrovias, no final dos anos 20 e início dos 30. Assim, se no Uruguai a instalação de ferrovias tinha por objetivo procurar manter os antigos vínculos comerciais regionais, nos casos brasileiro e argentino elas são elementos de desagregação do espaço econômico comum da região platina e desta forma atraem para os portos de Buenos Aires e do Rio Grande, no sul do Brasil, as mercadorias que antes atravessavam a vizinha República Oriental, para serem exportadas pelo porto de Montevideú.

A dimensão histórica da análise mostra que os “fechamentos nacionais” “dissolveram” a região anteriormente existente. Entretanto, até os primeiros anos do século XX, esse espaço continuou resistindo à integração ao capitalismo nacional e à penetração plena do capitalismo monopolista. Tanto no Brasil como no Uruguai, a forma em que se estabeleceu o predomínio da produção capitalista foi a das economias exportadoras que, sem dúvida, se constituíram nos sistemas mais dinâmicos da estrutura produtiva de ambos os países. Dessa forma, o comércio inter-regional deixou de ter, gradativamente, a importância anterior para ceder lugar a outro, o de exportação do interesse das grandes nações capitalistas. A inserção e aprofundamento dos componentes da Bacia Platina no sistema capitalista mundial implicou uma reorganização do espaço, partindo de ações vigorosas do Estado e de grupos dominantes.

A entrada do frigorífico reorganizou a região e implicou a inclusão da Campanha fronteiriça e de toda a região criadora para a exportação de carne frigorificada. Modificou-se o espaço produtivo para o capital, agora monopolista, que divide os mercados, basicamente entre Estados Unidos e Inglaterra.

A crise do comércio é o que o historiador uruguaio Oscar Mourat (1973) chama de final do *Viejo Uruguay*. É o final de um Uruguai comerciante, estancieiro e charqueador. O novo Uruguai se organiza econômica e politicamente, para a internalização do capitalismo, através de seu mercado de trabalho e da mão-de-obra, dos transportes e de novos esquemas comerciais.

O Brasil neste período atravessava uma fase de transição capitalista. Durante a República Velha, o mercado era uma articulação de mercados estaduais que só a partir de 1930, passaram a integrar-se sob o comando do eixo Rio São Paulo. A fronteira gaúcha durante este período estava saindo de uma estreita articulação econômica com seus vizinhos platinos, passando a integrar-se comercialmente com o restante do estado sulino, possibilitando assim, uma maior acumulação interna de capital. Este era um período de subordinação dos “espaços produtivos” à concorrência intercapitalista. Era uma fase de competição pelos mercados: luta para encerrar as economias que se realizavam nos diversos “espaços regionais”, no todo da economia nacional. Visando unificar o mercado interno do estado, principalmente o da fronteira com as praças comerciais do litoral, o governo do Partido Republicano Rio-Grandense, na década de 20, tomou uma série de medidas para nacionalizar e integrar o comércio gaúcho, como a nacionalização do charque exportado

pelo porto de Montevidéu, a estatização do porto de Rio Grande e das ferrovias gaúchas, bem como a organização do banco do Rio Grande do Sul, para que os estancieiros não tivessem mais necessidade de recorrer aos empréstimos dos *barraqueros* uruguaios.

Um passo no sentido da ligação do município de Santana com o porto de Rio Grande, em uma linha mais curta foi dado em 1923, com a conclusão da ferrovia São Sebastião-Dom Pedrito, atingindo este ramal a Livramento. As linhas férreas anteriores, como a de Saican-Livramento de 1907, cujo entroncamento de Rosário a Livramento estava pronto em 1910, ainda dificultava o acesso ao porto do Litoral gaúcho.

Apesar da construção de vias férreas que facilitaram o acesso ao porto do Rio Grande e da abertura da barra, a integração nacional da fronteira ainda não se concluíra. O vínculo com Montevidéu não foi definitivamente “rompido com a extensão da rede ferroviária do Estado, nem com as melhorias implantadas no porto de Rio Grande, no final da Primeira Guerra Mundial” (Shäffer, 1993: 47). As ligações com o porto uruaio se estenderam mesmo após a Segunda Guerra Mundial. As estatísticas alfandegárias do Rio Grande do Sul mostraram que nos anos de 1926 e 1927, mesmo depois de construído o novo porto de Rio Grande, se dirigiram para o Uruguai (em números redondos) 18% do total de toneladas de nove produtos pecuários: 87% das exportações de carne em conserva, 20% das de carnes refrigeradas, 12% das de couro, 49% das de lã, 12% das daspas, 37% de crina, 14% de línguas, 24% de ossos, 6% de peles (Vasconcelos, 1929: 280).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACEVEDO, Eduardo (1895): “Nuestro comercio de tránsito”, *El Siglo*, 9.05.1895, p. 1.
- ALONSO, Rosa (1973): “Hacia la consolidación del Uruguay”. Em SALA DE TOURON, L.; PARÍS DE ODDONE, M. B. e ALONSO, R., *De la colonia a la consolidación del Uruguay*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental.
- BARRÁN, José Pedro y NAHUM, Benjamin (1971): *Historia Rural del Uruguay Moderno*, T. II, 1886-1894 (La crisis económica), Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental.
- DOMINGUES, Hercílio J. (1929): *Notas sobre a evolução econômica do Rio Grande do Sul: Estudo do commercio de exportação riograndense*, Porto Alegre, Livraria do Globo.
- JACOB, Raúl (1996): *Más allá de Montevideo: los caminos del dinero*, Montevideo, Arpoador.
- JACOB, Raúl (1988): *Modelo batllista. ¿Variación sobre un viejo tema?*, Montevideo, Proyección.

- MOURAT, Oscar (1973): *La crisis comercial en la cuenca del Plata (1880-1920)*, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental.
- MULLER, Geraldo (1972): *Periferia e dependência nacional – estudo do desenvolvimento do capitalismo no Rio Grande do Sul*. Tese de Mestrado, FELCH - USP São Paulo.
- SCHÄFFER, Neiva (1993): *A Urbanização na Fronteira: Expansão de Sant’Ana do Livramento*, Porto Alegre, Ed. Universidade, UFRGS - Prefeitura Municipal de Sant’Ana do Livramento.
- SILVA, J. Resende (1922): *A fronteira do Sul. Estudo geographico, economico, historico e fiscal*, Rio de Janeiro, Imprensa nacional.
- VARGAS, Getúlio Dornelles (1997): *Getúlio Vargas: discursos (1903-1929)*, Porto Alegre, Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul.
- VASCONCELLOS, Henrique Pinheiro (1929): *Uruguay-Brasil. Comercio e Navegação 1851-1927*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.