



Superar a Distância na América do Norte

Quando os europeus começaram a colonizar terras além do seu território, as perspectivas de crescimento econômico na América do Norte pareciam remotas. Durante a Guerra dos Sete Anos (1756-63), na qual franceses e britânicos brigaram pelo Canadá, Voltaire se perguntou por que eles estavam lutando por “uns poucos acres de neve”. Eles deveriam ter se interessado mais – e, de fato, estavam interessados – pelo potencial econômico do Caribe, onde o clima e o solo eram bons para plantar cana-de-açúcar. Sabe-se que os holandeses se desfizeram de Manhattan em troca de terras no Suriname. Mas, com o tempo, foram os poucos acres de neve e a paisagem rochosa de Plymouth (Massachusetts) que deram origem à “reviravolta da fortuna” entre a gelada América do Norte e o sul mais quente.¹

Para compreender como essa reviravolta ocorreu, é preciso compreender como os norte-americanos administraram a densidade crescente, as vastas distâncias do continente, e as divisões agudas entre escravos e seus proprietários, entre nativos e coloniais, entre franceses e ingleses – em resumo, como a geografia econômica da América do Norte foi remodelada.

Tamanho e ascendência econômica americana

O tamanho é a característica mais óbvia da geografia econômica dos Estados Unidos.² Em 1800, 5,3 milhões de indivíduos viviam nas 865 mil milhas quadradas de terra concedidas à incipiente nação pelo Tratado de Versalhes (1783). Por volta de 1900, pouco mais de 2 milhões de milhas quadradas haviam sido acrescentadas por meio de simples compra, despojos de guerra ou tratados. Hoje, os Estados Unidos têm mais de 300 milhões de habitantes e um território de 3,5 milhões de milhas quadradas. Desde 1790, a densidade populacional do país foi multiplicada quase 18 vezes.

Os desafios de distribuir a população e a produção num espaço tão vasto são enormes. Tanto as pessoas quanto a terra produtiva se deslocaram para o oeste e o sul. Em 1800, a população estava centrada em Maryland, na costa leste (ver mapa G1.1). Por volta de 1900, o centro havia se deslocado para

Indiana. Ao longo do século XX, o centro desviou-se para sudoeste, chegando ao Missouri em 2000. Nessa época, a população dos EUA havia se instalado principalmente nas duas costas. Os americanos continuam fisicamente tão distantes quanto sempre estiveram.

Como fizeram os EUA para superar essas vastas distâncias físicas? Inicial-

mente, os mecanismos institucionais para alocar terra e garantir os direitos de propriedade foram fundamentais. A Constituição e o Decreto do Noroeste (1787) forneceram os mecanismos procedimentais para a transformação das áreas desabitadas em estados. A terra pública foi distribuída por meio de venda para particulares e conces-

Mapa G1.1 O centro geográfico de gravidade populacional dos EUA se deslocou 1.371 quilômetros entre 1790 e 2000



Fonte: Divisão de Geografia, Bureau do Censo dos EUA.

sões diretas. O domínio eminente foi usado para dar à terra a melhor utilização possível, especialmente quando era necessária às ferrovias. A primeira ferrovia transcontinental foi completada em 1864. Populações indígenas foram removidas à força pelo exército quando necessário. Os governos estaduais e locais incentivaram os americanos a se mudar oferecendo terra, construindo canais e fornecendo escolas, estradas e outros bens públicos. Os governos locais competiam entre si para atrair pessoas e empresas, oferecendo incentivos fiscais e de outros tipos.

Pessoas e empresas também eram incentivadas a se mudar pela cláusula comercial da Constituição dos EUA, que proíbe explicitamente os governos estaduais de impor restrições ao comércio entre as fronteiras estaduais. Assim, a estrutura institucional permitiu o livre movimento de pessoas (exceto escravos), capital e bens, com os respectivos direitos de propriedade, de modo que o movimento pudesse ocorrer sem perdas econômicas.

Nesse ambiente político, a “revolução dos transportes” do século XIX e a densidade crescente permitiram uma mudança fundamental das estruturas econômicas americanas. A combinação de ferrovias, canais e barcos a vapor reduziu drasticamente os custos do transporte de média e longa distâncias em relação aos simples transportes por carroças.³ O país se tornou mais urbano e denso, enquanto as estruturas econômicas regionais divergiam. A Nova Inglaterra, que era 80% agrícola em 1800 apesar do solo e do clima pobres, começou a desenvolver manufaturas, enquanto o Meio-Oeste especializava-se em produtos alimentícios. No início do século XX, os Estados Unidos haviam se tornado o maior fabricante industrial do mundo.

A densidade crescente e a migração de pessoas e empresas foram impulsionadas em grande parte pelas forças de mercado. A maioria dos estabelecimentos era cautelosa. As ferrovias eram construídas quando (e onde) os investidores achavam que poderiam ter lucro e avançavam paulatinamente pelo país. Ocasionalmente, um estabelecimento

“dava um salto” por sobre vastas extensões de terra para chegar a outro lugar, como na Califórnia após a descoberta de ouro em 1849. Mas isso simplesmente acelerava o ritmo da realocação da força de trabalho nos EUA.

Convergência dos padrões de vida

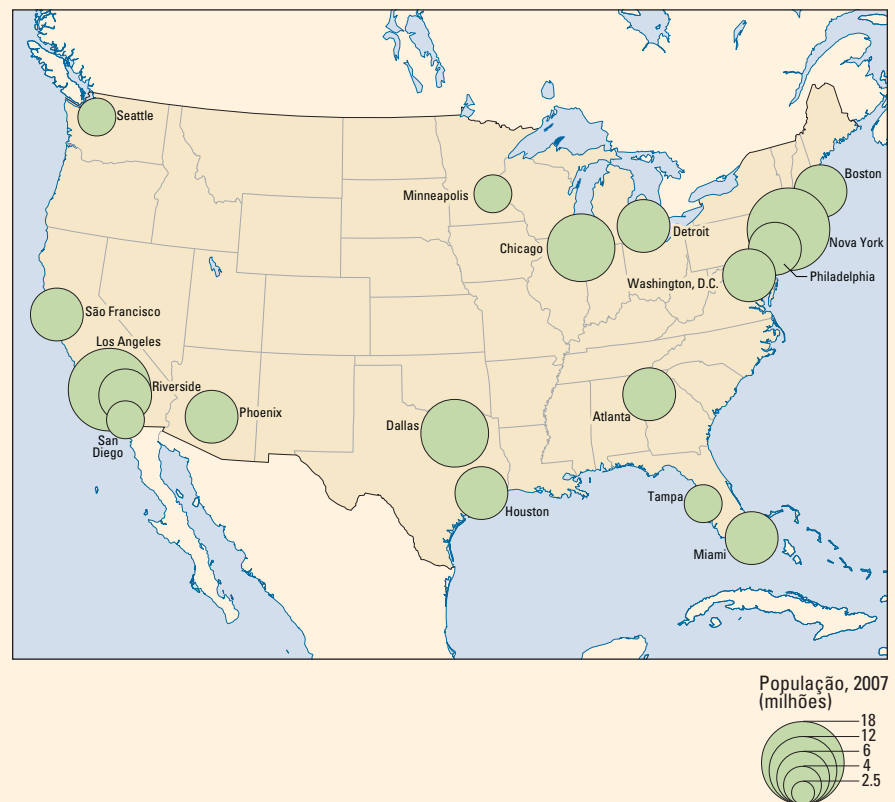
A Guerra Civil americana teve efeitos econômicos duradouros que *dividiram* o país. A renda per capita caiu fortemente no Sul após a Guerra Civil, tanto em termos absolutos quanto em relação ao restante do país. Em 1900, a renda per capita do Alabama ainda era metade da média nacional. Em 1938, Franklin Roosevelt fez a observação famosa de que o Sul era o “problema econômico número um” da nação. Os EUA tinham suas áreas atrasadas. Mas a experiência do século XX era de convergência constante dos padrões de vida.

Nos Estados Unidos, existe uma relação claramente negativa entre o nível de renda per capita num estado em 1900

e o crescimento da renda nesse estado ao longo do século seguinte. Ou seja, os estados mais pobres cresciam mais rápido que os estados mais ricos entre 1900 e 2000, um fenômeno conhecido como “beta-convergência”. A principal explicação para esse fenômeno é a migração de pessoas. No século XX, o padrão dominante de movimento era dos estados mais pobres para os ricos. O exemplo mais importante é provavelmente a migração dos afro-americanos do Sul rural para o Norte (e Oeste) urbano, que começou para valer durante a I Guerra Mundial e virou uma enxurrada durante e logo após a II Guerra Mundial. Estados como Mississippi e Louisiana agora são os últimos na classificação de renda disponível, mas é fácil imaginar que estariam em situação muito pior sem essa migração.

A redução dos custos de transporte ajudou nessa convergência. Muitas das invenções mais importantes em transportes e comunicações ocorreram nos

Mapa G1.2 As grandes cidades dos EUA estão no nordeste e nas duas costas



Fonte: populações de áreas estatísticas metropolitanas, Bureau do Censo dos EUA.

Estados Unidos. No século XX, a rede se expandiu com a difusão do avião, do automóvel e das comunicações eletrônicas. Hoje, 16 dos 30 aeroportos mais movimentados do mundo estão nos Estados Unidos, e há mais de 75 automóveis para cada 100 americanos.

A invenção e difusão do automóvel levou à ampliação das cidades por meio de um “achatamento” pronunciado da densidade urbana à medida que nos deslocamos do centro para os subúrbios. Isso ajudou a ampliar as economias de aglomeração, mas também produziu *divisões* sociais. O sistema de finanças públicas locais dos EUA, que depende dos impostos locais sobre a propriedade para financiar os serviços, é mal planejado para realizar redistribuição de renda. Domicílios ricos e de classe média podem evitar subsidiar os outros mudando-se para novos subúrbios. A raça também desempenha um papel – o centro das cidades é predominantemente “negro”, enquanto os subúrbios são “brancos”.

Para melhor ou para pior, o crescimento do número de automóveis foi beneficiado pela Lei Federal sobre as Auto-Estradas de 1956, que autorizou a construção do Sistema Interestadual de Auto-Estradas Eisenhower. Num discurso famoso, o presidente Eisenhower contou como, quando era um jovem oficial, havia participado do primeiro comboio motorizado transcontinental de Washington, D.C., até São Francisco, em 1919. A viagem levava 62 dias e enfrentara todo tipo de atraso imaginável no caminho. Hoje, cortesia do sistema, um motorista pode fazer o trajeto de 2.819 milhas em dois dias. Uma pesquisa recente mostrou que a malha de 47.000 milhas de auto-estradas integrou áreas rurais anteriormente isoladas à economia nacional e promoveu o crescimento metropolitano.

O que fizeram essas conexões para a distribuição da população e da atividade econômica? Paradoxalmente, à medida que o centro de gravidade se deslocava para o interior do país, o interior – exceto as metrópoles – se esvaziou. O Missouri tem apenas 5,5 milhões de pessoas, mais da metade delas na área da grande St. Louis. A expansão da infraestrutura de transportes não espalhou as pessoas, mas permitiu que o crescimento

baseado em economias de aglomeração ocorresse em mais cidades no país todo. A população em 2000 está concentrada nas cidades, no Nordeste e nos litorais, produzindo o que é conhecido como “sigma-convergência”, uma redução da desigualdade de renda entre os estados (ver mapa G1.2). De acordo com um medidor, em 2000 a dispersão entre os estados da renda per capita havia caído para um terço do nível de 1880.

Densidade crescente, disparidades em queda, divisões persistentes

O desempenho econômico de longo prazo dos Estados Unidos é exemplar. A média do crescimento da renda per capita foi de 1,8% por ano nos últimos 180 anos, o que levou a uma melhora cumulativa do padrão de vida de 26 vezes. Junto com o crescimento, a desigualdade de renda entre os estados caiu. Os EUA realizaram economias de escala – primeiro no nível das fábricas, depois no nível local, à medida que as cidades especializavam-se em manufatura, e mais tarde no nível das metrópoles, nas principais aglomerações urbanas, em lugares como Los Angeles e Nova York.

Os Estados Unidos se compõem hoje de um conjunto altamente eficaz de mercados nacionais de bens e fatores de produção. O lugar ainda importa para determinar a renda, mas importa a curto prazo e não a longo prazo, e o curto prazo é muito mais curto do que era um século atrás. Grandes choques locais, como o furacão Katrina, têm impacto muito menor nas perspectivas de crescimento local do que antes. Desde que o êxodo de Mariel trouxe 125 mil refugiados cubanos para Miami no início dos anos 1980, os salários regionais não sofreram impacto perceptível.

O resultado é um paradoxo aparente: os salários nos EUA (corrigidos de acordo com o capital humano) são semelhantes em diferentes localidades, ao passo que a atividade econômica é altamente desigual no espaço. A Europa é elogiada por ter uma desigualdade *social* mais baixa, mas os Estados Unidos são mais *espacialmente* iguais. E têm uma distribuição da produção econômica espacialmente

mais eficiente. O motivo: a mobilidade da força de trabalho. Quase 40 milhões de americanos mudaram de residência em 2006. A cada ano, aproximadamente 8 milhões de americanos mudam de estado; em uma década, mais de um quarto da população muda seu estado de residência. Ao superar a distância e a divisão, e ao permitir que a população e a produção sejam desiguais no espaço por meio da livre mobilidade, hoje a renda per capita nos Estados Unidos é ao mesmo tempo alta e notavelmente semelhante nos diferentes estados.

Um desafio que ainda resta aos Estados Unidos é a remoção das divisões. O Acordo Norte-Americano de Livre Comércio (NAFTA) é um passo nessa direção. Mas é um passo modesto. Tome-mos como exemplo a integração de mercado entre Canadá e EUA. Um estudo descobriu que o comércio entre as províncias canadenses era muito maior do que entre o Canadá e os Estados Unidos, comparando a distância e o tamanho econômico (produto interno bruto) dos parceiros comerciais, nesse caso os estados e províncias.⁴ Dado o tamanho da Califórnia, por exemplo, seu comércio com Ontário deveria ser dez vezes o comércio de Ontário com a Colúmbia Britânica, o vizinho canadense mais próximo da Califórnia. Na realidade, o comércio de Ontário com a Colúmbia Britânica era três vezes seu comércio com a Califórnia. Mesmo uma das fronteiras mais tênues do mundo tem influência amplamente negativa no comércio.

Ao longo da fronteira setentrional, os Estados Unidos e o Canadá compartilham 3.987 milhas, a mais longa fronteira internacional não vigiada do mundo. A situação é marcadamente diferente ao longo da fronteira meridional com o México. A fronteira é vigiada – não tanto quanto deveria, segundo muitos cidadãos dos EUA – para impedir a entrada de potenciais imigrantes ilegais. Existem até propostas de construir uma cerca ao longo da fronteira de 1.933 milhas. Tais barreiras são um obstáculo à convergência entre os países no continente norte-americano.

Contribuição de Robert A. Margo.