

5tas. JORNADAS URUGUAYAS DE HISTORIA ECONÓMICA

12- Geografía e Historia Económica de la Región Sur de Rio Grande do Sul: ¿diferencias y/o similitudes con el Plata''?

Ponencia: A cidade e o porto: retrocessos e avanços em Rio Grande (RS) a partir da economia portuária fabril.

Solismar Fraga Martins

solismarfm@terra.com.br

1) Introdução:

A cidade portuária e industrial do Rio Grande representa as transformações de um espaço urbano, que através da acumulação comercial derivada das atividades de importação e exportação, consegue criar um parque fabril importante em termos nacionais a partir do final do século XIX. Delimitando periodizações industriais se apresentaram as resultantes espaciais, numa combinação entre espaços temporais particulares à cidade e os ciclos industriais nacionais, ou seja, atravessando os diferentes momentos econômicos industriais do espaço brasileiro.

A introdução de parques fabris modifica a forma, as estruturas e as funções urbanas, (LEFEBVRE, 1974) decorrentes da entrada de uma base técnica, condição fundamental da produção capitalista. (QUAINI: 1979, p. 66). O primeiro período significativo para a cidade estendeu-se de 1873, data da implantação do primeiro grande parque fabril até 1930, quando transformações na economia nacional ditaram novas mudanças locais na disputa de mercado com a economia fabril do centro do país essencialmente São Paulo. Este importante ciclo industrial conheceu seu declínio, fazendo com que a estagnação fabril de determinados setores acabasse culminando no fechamento de várias empresas industriais nas décadas de 1950 e 1960, o que trouxe novas formas de ocupação espacial para a cidade, pondo fim à cidade planejada pela municipalidade sob inspiração do urbanismo francês, cedendo lugar a todo tipo de especulação fundiária sob os ditames da iniciativa privada e com participação direta das empresas fabris em crise. Na década de 1970 o governo federal, buscando uma redenção econômica para a cidade portuária, sob o regime militar, é implantado em Rio Grande um distrito industrial voltado para a cadeia produtiva da soja, a montante e a jusante dessa base produtiva. Por um lado era implantado empresas industriais químicas ligadas a produção de fertilizantes e a melhoria de todo tipo de infra-estrutura para a ampliação de uma base industrial e um porto que buscava sua consolidação. Acrescente-se a isso a expansão das indústrias pesqueiras no município, através de farto financiamento estatal e que se utilizavam na busca de sua matéria-prima tanto em águas nacionais e internacionais, sendo que estas futuramente seriam uruguaias. A década de 1980, conhecida como década perdida, estagnou novamente a recente economia que buscava se desenvolver levando a cidade para um período de estagnação econômica e social que se arrastou até o ano de 2005. Um novo rumo para a velha cidade industrial é traçado em Brasília a partir da implantação de um pólo naval. Isso se justifica através de um porto que oferecia/oferece uma generosa área retroportuária, um calado que vem sendo melhorado nos últimos anos e uma infra-estrutura para instalação de novas empresas ligadas a energia e abastecimento suficientes para alavancar novamente a tímida cidade fabril, buscando um novo lugar na espacialidade econômica nacional. Isso representa hoje uma alteração significativa na estrutura social e econômica do município, fazendo

com que novos e antigos moradores enfrentem diferentes tipos de gargalos na infraestrutura da cidade.

Compreender como a cidade vai se estruturando e conformando sua paisagem a partir dos processos históricos produtivos constitui um passo primordial, no sentido de desvendar a lógica de desenvolvimento da cidade do Rio Grande, apontando alguns componentes que se generalizam por diversos pontos territoriais, motivados pelas oscilações de inserções contextuais dos diferentes períodos da economia local.

2. O capital comercial de importação e exportação como gênese da acumulação capitalista fabril da cidade do Rio Grande.

A pequena fortificação denominada de Forte Jesus Maria Jose foi fundada em 1737 pelo Brigadeiro José da Silva Paes e seguiu um percurso de miséria e precariedade urbana, apenas servindo de passagem às embarcações que se dirigiam do centro-sul do Brasil para a Colônia do Sacramento, hoje em território uruguaio. Os confrontos entre os lusos e os espanhóis pelas terras que hoje formam o Rio Grande do Sul fez com que a pequena vila fosse invadida de 1763 a 1776 pelos espanhóis, afugentando os habitantes que lá estavam e fazendo com que a coroa portuguesa transferisse a capital para a vila de Viamão e posteriormente Porto Alegre.

Sua configuração espacial de vila despojada, constituída não mais do que por seis ruas, e sem recursos perdurou durante todo o século XVIII e somente foi alterada durante o século XIX devido ao enriquecimento dos criadores de gado da campanha que encontraram uma forma mais rentável de comercializar a carne e o couro através da introdução das charqueadas. Isso permitiu nos dezanove uma expansão das atividades mercantis através do comércio de importação e exportação, principalmente, nas mãos de imigrantes europeus e urbanos. No ano de 1888 um recenseamento municipal apontava uma população de 20.277 habitantes, sendo que 14.345 viviam na zona urbana. Dessa 21,70 % era formada por população estrangeira de diversas nacionalidades, com predomínio de imigrantes europeus. (COPSTEIN: 1975, p.40). No período comercial 1822/1873, a cidade se expandiu de forma contínua e concentrada configurando aproximadamente o que hoje é denominado de centro. O enriquecimento derivado do capital comercial no final do século XIX transformar-se-ia por iniciativa desses comerciantes e aliado ao capital bancário já existente, na gênese industrial da cidade do Rio Grande a partir da década de 1870. Esse primeiro período industrial perdurou até a década de 1960, quando empresas industriais e expansão urbana coadunaram-se através da criação de vilas operárias ou através da constituição espacial da cidade que acompanhava as instalações industriais.

3. A cidade ultrapassa os “muros” que a protegia a fim de atender ao desenvolvimento fabril da primeira fase (1873/1910).

Identificamos como primeira fase industrial do Rio Grande o ano de 1873, quando houve a instalação dos primeiros complexos fabris e que trouxeram consigo uma série de modificações na estrutura urbana, através dos diversos tipos de moradias que começaram a se formar em torno das fábricas. A ampliação do sistema viário e o aumento no oferecimento de serviços públicos e privados foram necessários. Como a área citadina comercial não era suficiente para abarcar tais estruturas, a cidade se expandiu para além do limite das trincheiras, que eram responsáveis pela proteção

terrestre da urbe das invasões castelhanas. A análise dessas derivações espaciais pode ser apontada de duas formas: a primeira através dos acréscimos conquistados pelos aterros, cujos primeiros registros datam do Século XIX. A segunda através da implantação de outras estruturas urbanas (comércio, comunicações, transportes) que desencadearam a própria expansão da cidade. A primeira expansão ocorreu para oeste entre os anos de 1874 a 1910, período inserido dentro do que autores como Cano, Tavares e Oliveira caracterizam como industrialização dispersa em nível nacional, embora os períodos econômicos e espaciais para a cidade do Rio Grande não sejam totalmente coincidentes. Essa primeira fase industrial registrou o início da industrialização em Rio Grande e no Rio Grande do Sul, esse representado pela fundação da fábrica de tecidos Rheingantz.

Ainda nos XIX, indústrias congêneres dos mais diversos setores ocuparam o espaço citadino. Isso compreendeu as indústrias têxteis, as cordoarias, a fábrica de calçados, a fabricação de alimentos em conservas, os biscoitos, a fábrica de charutos, e os moinhos de farinha. É importante destacar que somente a primeira dezena de empresas industriais instaladas nesse interstício de tempo apresentou, individualmente, mais de uma centena de operários¹, sendo que algumas ultrapassaram a cifra de mil trabalhadores.

A Companhia União Fabril Rheingantz teve a inauguração de seu complexo industrial no ano de 1874 (PIMENTEL,1939). A atividade produtiva da indústria era centrada na produção de tecidos de lã, derivados de tecidos de algodão e tapetes, sendo que a produção visava ao mercado externo e também ao centro do país. Conforme Roche (1989, p.585), os primeiros trabalhadores da Rheingantz, como capatazes e contramestres vieram da Alemanha juntamente com as máquinas. Nos períodos de guerra, como durante a Primeira Guerra Mundial, a fábrica chegou a possuir mais de 1.200 funcionários e suas máquinas produziam em capacidade máxima.

Ao lado dessas instalações, foram construídas moradias que visavam atender aos operários de menor escala hierárquica e, conseqüentemente, de menor poder aquisitivo e que foi denominada de Vila Operária ou casas em fita, ainda hoje em razoável estado de conservação. O segundo padrão de edificações foi erguido do lado oposto da fábrica, mas no mesmo *boulevard*. Construídas sob outro padrão arquitetônico, eram destinadas aos Mestres e Engenheiros da fábrica, cuja maioria eram estrangeiros onde cada construção acompanhava o estilo arquitetônico do país de origem do morador. A fábrica também construiu em seu sítio industrial um prédio denominado de Cassino dos Mestres, que servia como pousada para os funcionários do alto escalão da companhia. Ao lado desse prédio está a antiga escola que ensinava os operários da fábrica na época, bem como os filhos dos mesmos que possuíssem até 12 anos de idade. De certa forma tais práticas escamoteavam a coerção econômica imposta aos trabalhadores através de medidas assistenciais, isto é, o controle sobre os operários extrapolava os muros da fábrica. (PESAVENTO: 1988, p.56). Outro fator importante que levou os industriais à época a oferecer atrativos para fixação de mão-de-obra perante a ausência de trabalhadores qualificados na região deve-se ao Rio Grande do Sul e, preponderantemente na metade sul do Estado, haver o predomínio das estâncias de gado

¹ Isto se deve à dificuldade de mensurar aquelas empresas que realmente poderiam ser consideradas como empresas industriais hoje, já que no final do século XIX e início do século XX, os açougues e os panifícios eram considerados como fábricas. Normalmente, os historiadores utilizam para detecção do que se considera hoje como empresas industriais o estabelecimento de uma força motriz mínima utilizada pela empresa ou por um número mínimo de operários empregados. Optamos pela segunda alternativa em que somente foi contado como indústria, as fábricas que empregavam mais de 100 trabalhadores.

que empregavam pouca mão-de-obra. Além de Rheingantz, outros empresários instalaram na cidade plantas industriais como Francisco Marques Leal Pancada, que juntamente com outros sócios fundaram em Rio Grande a Leal, Santos & Companhia, cujos bens de produção foram importados de países da Europa. Essa era filial de uma empresa portuguesa que beneficiava alimentos em conserva e que posteriormente produziria biscoitos no Brasil. Os legumes e frutas para conserva eram oriundos das ilhas adjacentes a cidade. A produção de biscoitos em nível industrial teve seu início em 1906 e, embora de uma forma mais modesta, a Leal Santos construiu 20 casas destinadas aos operários e um armazém onde eram vendidos mantimentos aos trabalhadores fabris. Já a fábrica Pooch foi fundada por um imigrante que, em 1891, fundou uma indústria de charutos em Rio Grande. Trata-se da fábrica Pooch & Cia. de Charutos, que representava uma continuidade da fabricação deste gênero, o qual já vinha sendo feito por sua família na Alemanha. A indústria Pooch trabalhou inicialmente com técnicos alemães e cubanos, e com matéria-prima oriunda de Cuba. Seu principal mercado consumidor era o centro do país.

Outra importante referência para esse processo de ocupação foi a Companhia de Fiação e Tecelagem Rio Grande fundada em 1906, a indústria do setor têxtil foi de grande importância para a economia da época, com um volumoso complexo industrial de manufatura de algodão, e matéria-prima importada da região nordeste do Brasil. Seu fundador foi Giovanni Hessemberger que após um breve espaço de tempo passou o controle da empresa para o grupo italiano Santo Becchi & Cia, com sede em Gênova. Posteriormente, transformada em sociedade anônima, a empresa sob denominação de Companhia de Tecelagem Ítalo-Brasileira, passou a ser dirigida por Paulo Ângelo Pernigotti. Naquele momento, sua gerência passou a ser local e não mais na Europa. A empresa empregou mais de 600 operários no início do século XX.

A gênese da industrialização gaúcha está compreendida no eixo Rio Grande - Pelotas, isso se deve ao fato de que a grande indústria neste período visava ao mercado nacional e estrangeiro. Para isso, a proximidade do porto de Rio Grande tornava-se condição indispensável, sem falar no desenvolvimento da produção do charque que ocorria na região. Além disto, com o passar dos anos, Rio Grande vai obtendo um cosmopolitismo que fica arraigado na história da cidade com a contínua chegada de imigrantes das mais diversas origens. É importante frisar que a instalação de indústrias não se restringe somente a plantas industriais, mas a todo um conjunto de elementos e fatores que irão marcar a produção daquela espacialidade. Cria-se, portanto, um meio técnico que aparente ou não, ajuda a explicar um espaço. Pois, juntamente com as empresas industriais, vieram empresários, operários, comércio e serviços para o atendimento de necessidades de ordem industrial assim como matéria-prima e todo um arcabouço em termos de infra-estrutura como energia, água, e transportes. (SANTOS: 1996, p.61).

Rio Grande está situada em um pontal arenoso na desembocadura da Laguna dos Patos, os diversos aterros realizados para sua expansão, ocasionaram peculiaridades específicas, pois o solo já nascia urbano. Isso fez com que partes dos bairros residenciais que circundam a área central da cidade hoje surgissem dessa maneira. As rugosidades deixadas através de seus prédios, de suas ruas, de seus monumentos demarcam as passagens de momentos históricos peculiares e que delinearam o perfil urbano de uma zona urbana. *“A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas.”* (Lefebvre: 2001, p. 47)

Outros elementos importantes expressos pela pujança ou pela precocidade de suas obras referem-se: à construção do parque ferroviário (1879); à implantação da rede telefônica em 1880; à construção da Caixa D'água em 1870, primeira desse porte a ser construída no Estado do Rio Grande do Sul, feita em metal e importada da Inglaterra; à extensa rede de bondes puxados a cavalo desde o século XIX e a implantação dos bondes elétricos em 1922, cobrindo toda a rede urbana à época. Por outro lado desenvolveu-se na cidade velha uma urbanidade sob influência francesa onde os prédios lusos e barrocos foram substituídos ou remodelados sob outros estilos de arquitetura como a neoclássica, eclética e neo-gótica. No período comercial alguns elementos já havia sido implantados além das trincheiras com a construção dos novos cemitérios (um católico em 1855 e outro protestante em 1856), além do Parque Ferroviário em 1874. A necessidade de um novo espaço para enterrar os mortos, deveu-se as constantes epidemias que assolavam a população como aquela de cólera registrada em 1855.² Tal expansão foi seguida nas próximas décadas com a construção da fábrica e da área urbana da Rheingantz, e pela incorporação do bairro Cidade Nova a partir de 1890, o que duplicou a área urbana da cidade. Outro aspecto que deve ser salientado é que foi nesse bairro que se concentraram imigrantes de determinadas nacionalidades como os de origem polonesa. Conforme Copstein (1982, 65) a área da cidade em hectares que não ultrapassava os 175 hectares em 1878, chegaria a 458 hectares de superfície com a incorporação das novas áreas no final do século XIX.

A expansão residencial seguiu a oeste pelo centro da restinga arenosa, já que as áreas próximas ao Saco da Mangueira e ao Canal do Norte, comumente, foram ocupadas pelas estruturas industriais. Isso imprimiu também uma forma, pois embora a cidade seja cercada por corpos d'água, há uma ausência de grandes espaços residenciais e públicos legalizados à beira d'água. Ao norte dessas três grandes estruturas (Viação Férrea, Cemitérios e Sítio Industrial da Rheingantz), surgiu um novo bairro ortogonal que não diferia muito do centro, exceto que a largura das futuras ruas era bem demarcada. O novo bairro surgiu cercado por quatro grandes *boulevards*. Deve ser ressaltado que a abertura da cidade nova foi feita numa área até então desocupada, ou seja, não há registro de ocupação não urbana naquele local, já que as áreas agrícolas que abasteciam a cidade ficavam nas ilhas existentes próximas a urbe.

Se o município do Rio Grande apresentava uma população de 23.962 habitantes no ano de 1872, ainda em sua fase comercial, no censo municipal realizado em 1911 essa população mais que dobrou atingindo a 44.835 habitantes, sendo que a porcentagem de população urbana era superior a 58%, um índice expressivo para a época, ainda em um país predominantemente rural. (PIMENTEL, 1944). Ao mesmo tempo a cidade apresentava neste mesmo ano 5.710 construções, sendo que o número de edificações no ano de 1888 era de 3.187 estruturas. (COSTA: 1922, p. 17).

4) A construção do segundo porto para a cidade do Rio Grande: franceses, novas tecnologias e miserabilidade urbana (1910/1930).

A movimentação de embarcações na saída da Laguna dos Patos para o Oceano Atlântico era sempre arriscada devido ao constante assoreamento do canal de acesso. Antes mesmo da industrialização, os comerciantes buscavam alternativas para esse problema, que ficou solucionado com a construção dos Molhes da Barra, que resultou adicionalmente na construção de um novo porto para a cidade do Rio Grande. Para isso técnicos europeus e norte-americanos foram contatados a fim de buscar a melhor

alternativa para executar tais melhorias portuárias. Embora os trâmites tenham iniciado no final do século XIX, foi somente na primeira década do século XX que a obra tomou vulto através da formação da *Cie. Française du Porto do Rio Grande do Sul*. Esta empresa ficou responsável pela construção dos molhes da barra e pelo melhoramento do porto já existente. Além disso foi edificado o novo porto e arrendado à *Cie Française* por 67 anos. (Neves, 1980 – Martins, 1997). Para a constituição do novo porto da cidade foi escolhida a área da Ilha do Ladino no extremo leste, área formada por ilhas e terras inundáveis. (RIO GRANDE DO SUL: Obras da Barra e do Porto do Rio Grande, 1919, p.240).

A *Cie. Française* construiu 1.543 metros de cais, para 10 metros de profundidade d'água em um só alinhamento, sendo que na retaguarda do cais, extensa área foi aterrada com areia dragada e 12 armazéns de 100 metros por 20 metros de largura foram edificados. Durante os anos da referida obra, a *Cie. Française* empregou em torno de 4.000 pessoas. Isso representou uma leva de imigrantes vindos para a cidade de vários locais do Rio Grande do Sul e até mesmo de fora do país. Esta companhia ficou responsável ainda pela construção de usinas elétricas que abasteceriam o porto e parte da cidade. Sem embargo foi implantado um sistema de *tramways* para transportar a população, contando com 19 carros-motores. (NEVES: 1980, p. 80).

Os franceses também construíram casas destinados aos mestres e contra-mestres vindos da França assim como 40 casas de madeira, mais simples destinadas a abrigar parte dos operários. (MARTINS: 1997.) Além dos espaços construídos oficialmente pela *Cie. Française*, o aprofundamento do canal possibilitou o aterramento de grandes áreas a leste do centro histórico e a formação de uma ilha artificial, Ilha da Base, no extremo oriental do pontal arenoso onde está o sítio urbano do Rio Grande. As extremidades foram primeiramente ocupadas pelas estruturas portuárias, restando as áreas centrais como reserva para as atividades de expansão portuária e até mesmo um bairro radial planejado pelos franceses. No entanto, e devido às altas taxas cobradas por essa companhia, o governo do Estado do Rio Grande do Sul obteve em 1918 junto à união, a encampação de todas as estruturas portuárias. Isso pôs fim a iniciativa do bairro radial. O volume de aterro foi estimado em mais de oito milhões de metros cúbicos, sendo usado para esse serviço na época cinco dragas, 10 rebocadores, batelões e chatas. As areias dragadas foram sendo depositadas nos terrenos pantanosos situados entre o novo porto e a cidade, pondo fim aos banhados outrora existentes. (COSTA:1922, p.19).

O aterro entre o novo porto e o centro histórico da cidade representou um novo padrão de ocupação para a cidade, formada por mocambos e malocas. A data inicial dessa ocupação é de difícil demarcação, mas são inúmeros os documentos cambiados entre a Prefeitura Municipal e a diretoria de Portos e Canais a respeito da retirada das populações que indevidamente habitavam a área do terrapleno leste. Tais documentos, encontrados no arquivo geral da Prefeitura Municipal, estão registrados a partir do ano de 1941 e se delongam até a década de 1960. (MARTINS, 1997).

Um outro fato marcante na época para a economia sul-rio-grandense foi o começo da industrialização da carne no Rio Grande do Sul, que com a decadência das charqueadas necessitava de novas formas de manufaturas para sua comercialização. Neste período começa a ser discutida a implementação de empresas do setor, prevalecendo inicialmente a idéia de implantar um frigorífico com capital dos próprios criadores. O governo estadual, no entanto, concomitante ao apoio dado a essa iniciativa, permitiu a entrada de capital estrangeiro buscando a modernização tecnológica da

pecuária. (PESAVENTO: 1990, p.71). Baseado nisso ocorreu no interstício de 1917/1918, a instalação de três grandes frigoríficos de capital estrangeiro no Rio Grande do Sul. Dois se instalaram em Santana do Livramento (Wilson e Armour), e um em Rio Grande (Cia Swift S.A. do Brasil), que se estabeleceu em uma área do novo porto da cidade.

A Swift era uma empresa norte-americana que tinha como principal atividade produtiva a frigorificação de carne e moldada sobre o padrão taylorista de produção, ou seja, produção fragmentada em larga escala. Aproveitando que o mercado externo estava debilitado devido a Primeira Grande Guerra Mundial, logo expandiu suas atividades e constituiu-se em um importante pólo econômico para o município. O frigorífico abatia até 1000 reses por dia e chegava a ter em sua folha salarial mais de 1500 funcionários. Seus produtos, em sua grande maioria, eram destinados ao mercado externo. Além do frigorífico instalado no terrapleno oeste, novas estruturas industriais de alimentos como o pescado foram implantadas na cidade do Rio Grande, assim como uma diversidade de empresas nos mais diversos setores comandada pelo imigrante italiano Luiz Loréa. Esse implantou no período, juntamente com outros sócios, nada menos que uma empresa na área de metalurgia, uma fábrica de aniagem, uma empresa de óleo vegetal, uma cordoaria e um estaleiro. (PIMENTEL, 1939).

Paralelo a industrialização, a cidade se diversificava nos mais diversos ramos comerciais, industriais e de serviços. Isso causava sempre boa impressão aos visitantes que passavam por Rio Grande no começo do século XX, ao contrário das descrições de pobreza do começo do século XVIII. Conforme Costa (1922) a cidade do Rio Grande no começo da década de 1920 dispunha de uma variedade e quantidade de casas comerciais e de serviços expressivos para a época. Nesse período a cidade contava com uma população de 50.500 habitantes, sendo que a maioria já residia na zona urbana. O autor no mesmo texto ainda cita que a cidade dispunha de 900 casas comerciais no total com um capital invertido de 30 mil contos de réis.

Conforme dados apresentados por Costa (1922:15) e Bittencourt (2001), havia na cidade do Rio Grande mais de duas dezenas de entidades sociais, filantrópicas, recreativas, e que também congregavam diferentes comunidades de nacionalidades estrangeiras, localizadas essencialmente na área central da cidade. Outros melhoramentos na cidade foram verificados nesse período, como a iluminação a gás em 1908 e a luz elétrica que foi implantada em 1915. O transporte urbano através de bondes de tração animal que era empregado desde 1884 pela Companhia Carris Urbanos foi substituído em 1922 por bondes elétricos, desaparecendo nesse mesmo ano os bondes puxados a cavalos. (BITTENCOURT: 2001, p. 62). Na década seguinte, mais precisamente em 1934 houve a encampação por parte da municipalidade dos serviços de transporte urbano atingindo no período uma extensão de 24 quilômetros de linhas de bondes urbanos sendo que os percursos maiores eram os que ligavam o Porto Novo ao Matadouro no extremo noroeste da área urbana, ou a linha Porto-Parque que ligava o mesmo porto ao Parque Rio-Grandense no extremo sudoeste da cidade numa extensão de 8.300 metros para ambas as linhas. Uma outra linha extensa era a Linha Circular que percorria uma extensão de 6.800 metros. (PIMENTEL, 1944:56).

Outras benfeitorias quanto ao saneamento ocorreram neste período compreendido entre os anos de 1910 e 1930. Em 1916 a Companhia Hidráulica Rio-Grandense foi encampada pela municipalidade e no mesmo período empréstimos foram feitos pela municipalidade a fim de sanear a área urbana da cidade através de rede de

esgotos. Tal processo desenvolveu-se a partir do ano de 1917 e em 1920 começa a funcionar a Usina Central dos Esgotos. Tais obras foram concluídas no ano de 1923, cobrindo a área da cidade velha e parte do Bairro Cidade Nova. (PIMENTEL: 1944, p. 66/70). Outras obras foram realizadas na cidade a fim de facilitar a drenagem, cristalizadas através de três canais: um na Rua Barroso, um segundo no *Boulevard* Major Carlos Pinto com 1.300 metros (antiga trincheira), e outro que faz a ligação entre os dois primeiros. Com a superação das trincheiras, novas estruturas foram incorporadas à zona urbana, e com elas a cidade também se expandiu mais à oeste ocupando as margens do pontal arenoso.

5) O ritmo industrial diminui durante a industrialização restringida consolidando a falência do parque fabril nas décadas de 1950 e 1960. Paralelo proliferam loteamentos de toda ordem potencializando o capital rentista na cidade.

A década de 1930 foi emblemática na vida política e econômica brasileira, pois encerra o período denominado República Velha e dá início à Era Vargas, através da implantação do Estado Novo. Já, em nível econômico, o país passou a buscar o desenvolvimento industrial próprio, com estímulo ao desenvolvimento industrial interno, embora ainda necessitasse da importação de grande parte de equipamentos para instalação de novos parques industriais. Outra meta era uma maior união dos mercados nacionais, até então dispersos e desarticulados o que possibilitava crescimentos isolados, já que a concorrência interna com as demais regiões produtoras era pequena.

A industrialização restringida ou substituição de importações caracterizou-se como o período industrial brasileiro que, ainda induzido pelo setor de exportação no seu desenvolvimento, proporcionou o acúmulo de capital necessário para importar os bens de produção, apesar das restrições quanto à autonomia para sua reprodução (CANO, 1985:76).

Já Tavares (1981: 35) sintetiza que o processo de substituição de importações corresponde a um processo de desenvolvimento econômico parcial, pois ao responder às restrições impostas pelo comércio exterior, buscava reproduzir internamente e de forma acelerada o processo industrial dos países ricos, embora apresentando condições históricas distintas, já que não dispunha do mesmo lastro fabril das indústrias de base. Estas, no caso brasileiro, seriam erguidas inicialmente pelo Estado através de empresas estatais.

A escalada industrial do Estado de São Paulo entre as décadas de 1920 a 1950 proporcionou o desenvolvimento de um lastro econômico fabril propiciado por condições que somente São Paulo dispunha, e que não poderia ser repetido por outras regiões do país. (CANO: 1985, 41/52). No entanto há uma contradição marcante no período que faz com que mesmo aquelas empresas sulistas concorrentes com a economia do sudeste tenham uma sobrevivência econômica. Trata-se da grande depressão de 1929 que estava em curso e após a Segunda Guerra Mundial manteve essas fábricas num ritmo produtivo elevado e voltado para exportação. Tal processo fez com que fábricas como as duas grandes indústrias têxteis de Rio Grande, Rheingantz e Ítalo-Brasileira, ou mesmo o Frigorífico Swfit mantivessem níveis superiores em sua produção apesar da diminuição de seus mercados consumidores em nível interno. Por outro lado não há registros de que nesse período essas empresas tenham de alguma forma renovado seu processo de produção. Portanto, a grande depressão e a Segunda

Guerra trouxeram um novo impulso para algumas indústrias da periferia nacional, havendo aumento célere dos lucros embora sem acréscimo da capacidade produtiva. Esse fato foi responsável pela sobrevivência por mais algumas décadas da economia industrial, dispersa e concorrente com o Estado de São Paulo. Isso porque os países da Europa ficaram impedidos ou reduziram sua capacidade operante durante e após a guerra ocasionando a redução na oferta internacional de produtos não duráveis.

Uma exceção quanto a instalação de uma indústria de base fora do atual sudeste do país se refere a Refinaria de Petróleo Ipiranga (1937). Erguida junto às margens do Saco da Mangueira, essa refinaria foi resultado da associação de capitalistas do Prata com fazendeiros do município de Uruguaiana, que segundo Pesavento (1985, p.103) no Rio Grande do Sul, *corresponde numa das poucas iniciativas em que se concretizou a transposição de capitais agrários para a indústria*. Sua principal atividade produtiva era o refinamento do petróleo, inicialmente importado. A refinaria foi instalada numa área aterrada sobre terrenos alagadiços compostos por banhados.

Outro setor importante para a cidade que resistiu e veio a se fortalecer durante a industrialização restringida e no começo da segunda metade do século XX foi a indústria pesqueira. Isso se deve a fatores como o generoso financiamento proporcionado pelo Estado brasileiro via Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE). Embora essa atividade fabril estivesse em desenvolvimento na cidade do Rio Grande desde o ano de 1889 através da Leal Santos e de outras empresas de conservas instaladas durante a industrialização dispersa, foi a partir de 1930 que o setor incluiu um expressivo número de empresas e fez com que a cidade consolidasse uma outra atividade fabril e pioneira no país, o setor de pescados.

A espacialização das empresas pesqueiras pela cidade do Rio Grande se deu sempre junto aos cursos d'água por questões óbvias, com predominância junto ao canal do Rio Grande, ou seja, ficaram distribuídas ao norte do pontal arenoso onde está localizado o sítio urbano. A atuação desse setor foi crescendo durante as próximas décadas, inclusive durante o fechamento de empresas fabris de outros setores como o têxtil e os frigoríficos, portanto coube a essas empresas o dinamismo industrial da cidade nas primeiras décadas da segunda metade do século XX, o que fez com que algumas delas se destacassem em nível regional como é o caso da Empresa Pescal que chegou a empregar 850 trabalhadores.

No período proposto entre as décadas de 1930 e 1960, quanto a ocupação espacial, foi cheio de contradições quanto as tipologias de ocupação do espaço urbano em Rio Grande, pois a cidade nem tanto compacta, devido às inserções de vastas áreas como a Hidráulica impunha uma espacialização um tanto dispersa para a época, no entanto, havia uma uniformidade morfológica no tipo de ocupação. Além disso, a cidade era bem dotada de infra-estrutura urbana como rede de esgotos, abastecimento de água, linhas telefônicas, energia elétrica e transporte urbano. Conforme Pimentel (1944:56/58), dos mais de 8.000 prédios existentes na sede em 1944, 4.500 dispunham de recolhimento de esgoto e 5.500 prédios contavam com o abastecimento de água encanada oferecido pela Companhia Hidráulica Rio-Grandense. Esses dados correspondem a um número elevado de domicílios que dispunham de tais serviços para a época fazendo com que tais índices, em termos relativos, não viessem a se repetir em Rio Grande até o presente no que tange a rede de esgotos.

O começo da segunda metade do século XX representou a desaceleração do primeiro período industrial da cidade do Rio Grande, com o término das atividades

produtivas em várias grandes empresas, como nas indústrias têxteis, nos frigoríficos, a fábrica de charutos e outras. Tais fatos desencadearam uma crise para a realidade local e uma diminuição na oferta de trabalho, o que, conseqüentemente, afetou toda a realidade do município. Segundo Oliveira (1961, p. 64) o fechamento de grandes fábricas como o frigorífico e a fábrica têxtil corroborou significativamente, nesta metade de século, com os 7.000 trabalhadores que perderam seu emprego em Rio Grande, para uma população absoluta de 82.000 habitantes. As décadas de 1950 e 1960 são emblemáticas, pois envolvem decadência fabril e forte expansão urbana através de toda ordem de loteamentos.

Na década de 1950 ocorreu uma proliferação de novos loteamentos, em que qualquer hectare de terra, ou menos, era transformado em lotes urbanos prontos para comercialização. Isso colocava fim a expansão da cidade ortogonal em ruas largas, fora do centro histórico. A partir desses loteamentos surgiu um novo fenômeno urbano denominado de vilas que em duas décadas (1950 e 1960) ofereceu nada menos do que 17.246 lotes urbanos. (SALVATORI: 1989, p. 45).

6) A “redenção” para a economia industrial falida da primeira fase: A implantação do terceiro porto conjuntamente a criação do Distrito Industrial e a expansão da indústria pesqueira.

Inicialmente é imperioso destacar que essa segunda fase industrial se insere numa nova fase fabril da cidade do Rio Grande, pós a industrialização restringida. Nova porque seria criado numa área junto ao um Novo porto para a cidade do Rio Grande, o Super Porto, uma infra-estrutura básica de água, energia, transportes e redes suficientes para abarcar um grande desenvolvimento industrial projetado pelo regime militar brasileiro. Isso colocaria fim na cidade mais compacta em que indústria e residência estavam juntas. Por outro lado embora houvesse algum desenvolvimento para o Rio Grande na década de 1970 e na primeira metade da década posterior, a crise dos anos 80 prolongada na década de 1990 através da abertura da economia ao mercado internacional somente acumulou perdas para a economia fabril riograndina. Além do mais, o número de investimentos industriais não foi significativo, embora a renda *per capita* na cidade tenha crescido devido aos investimentos feitos na estrutura portuária, propiciando com que o porto do Rio Grande seja hoje o segundo porto do país em movimentação de *containers*.

Na década de 1970 ocorreu uma substituição gradual no tipo de industrialização sob a ótica de uso que era preponderante na cidade – das indústrias de bens não-duráveis por indústrias de bens intermediários. Portanto, essa conjuntura ultrapassou a simples troca do lugar onde as indústrias se instalariam, já que houve também uma mudança quanto ao uso dos bens produzidos.³

As alterações implantadas na economia agroindustrial do Rio Grande do Sul, frente a uma economia nacional que se integrava fortalecia a monocultura da soja como base produtiva agrícola, que se refletiria em algumas cidades industriais através da produção de bens voltados a esse setor primário. Os principais exemplos são as empresas de bens duráveis no Nordeste do Rio Grande do Sul, como metalurgia,

³ Considere-se que tal diminuição na participação de indústrias de bens não-duráveis por outros tipos industriais ocorreria também em âmbito nacional e estadual, embora neste ocorresse com maior intensidade e se refletiria diretamente na cidade estudada. Ver: Costa e Passos (Ensaio FEE: 1987).

mecânica, material elétrico e de comunicações, que se expandiram em parte devido à modernização do setor agrícola. Por outro lado, as empresas de fertilizantes e de óleos vegetais seriam as duas tipologias industriais que preferencialmente se instalariam na cidade do Rio Grande, pois eram empresas que necessitavam da proximidade do porto como forma de baratear custos. Se os insumos eram quase totalmente importados, no caso dos adubos, a produção dos derivados da soja era em sua maioria exportada.

Se por um lado criava-se uma grande estrutura com financiamento público e privado para implantação de uma grande plataforma portuária de importação e exportação, ao mesmo tempo criavam-se as condições para inauguração de empresas industriais na cidade que acompanhariam tal envergadura portuária, e por outro lado a cidade receberia um significativo contingente de migrantes atraídos pela mão-de-obra para a construção de tal infra-estrutura e para trabalhar nas novas indústrias. Além do mais, a indústria pesqueira estava em expansão desde a década anterior e seria nas duas décadas posteriores (1970 e 1980) que apresentaria seu maior crescimento quanto à criação de empregos e volume de matéria-prima transformada.

No entanto, se os anos 70 serviriam de alento à crise fabril e econômica citadina dos decênios anteriores, nos anos 80 não se consolidaria todo o desenvolvimento fabril que se anunciara, deixando a cidade com uma infra-estrutura para o recebimento de novas fábricas muito maior do que aquilo que se concretizou até os dias de hoje. Apesar disso, a população atraída inicialmente pela farta demanda de mão-de-obra nos anos 70 acabou permanecendo na cidade e engrossando a periferia urbana na disputa por novos imóveis, principalmente nos loteamentos com construções destinadas à faixa de baixa renda, tipo Cohab, o que era comum na época.

Collin⁴ apresenta uma observação importante em relação à questão do porto para o desenvolvimento local quando, apesar da atração de recursos e mão-de-obra, este tem dificuldade em trazer desenvolvimento para a cidade que o abriga. Outro fato relevante é que a criação de uma grande estrutura portuária e industrial fora da área da cidade de ocupação intensiva serviria como estratégia de valorização das infra-estruturas de circulação e ao mesmo tempo retiraria esse empreendimento do cotidiano da comunidade local (SILVA; COCCO, 1999, p. 21).

Quanto às transformações espaciais urbanas ocorridas no Rio Grande, é mister compreendê-las, já que o preenchimento dos lotes da periferia corresponde a um afrouxamento na pressão imobiliária sobre a área central e os bairros mais próximos, o que significa, entre outros fatores, a conservação de muitos prédios históricos. Por outro lado, o fato de esse período não ter agregado uma classe média significativa para a cidade também serviu como inibidor a uma maior verticalização. Até mesmo porque nas décadas de 1970 e 1980 ainda não era atribuída tanta importância à preservação do patrimônio – o que somente passou a ocorrer a partir da década de 1990.

A infra-estrutura construída, tanto para o Distrito Industrial como para o Superporto, recebeu vultosos investimentos estatais, principalmente por parte do governo da União. Segundo Domingues (1995: p. 19), para cada dólar de investimento de capital privado nacional ou internacional, o Estado brasileiro investia cinco dólares. O capital estatal predominou no que se refere às estruturas dos terminais portuários, enquanto nas indústrias e nos terminais retroportuários prevaleceram os capitais de

⁴ COLLIN, Michele. A evolução do estatuto nos portos da Europa. In: SILVA; COCCO, 1999, p. 57.

origem privada. Quanto à tecnologia empregada, predominou a nacional em relação aos terminais e estruturas portuárias, enquanto nas indústrias, principalmente empresas de fertilizantes e de óleo de soja, prevaleceria a tecnologia estrangeira, principalmente alemã (DOMINGUES, 1995, p. 21). O investimento feito em Rio Grande consistiu em um complexo portuário industrial e não um complexo industrial portuário como idealizado e inspirado nos moldes de projetos existentes na Europa, Japão e Estados Unidos. Segundo esse autor, no caso do Rio Grande, a função de trânsito comercial-portuário foi mais significativa e sobrepunha a capacidade de atração de indústrias em relação ao que foi planejado pelo governo militar para esse distrito.

Tais investimentos destinaram-se, em grande medida, à melhoria dos acessos, capacidade de estocagem e armazenagem, ampliação e construção de novos terminais especializados nos principais portos do país, particularmente naqueles portos que operam como corredores de exportação no centro-sul do Brasil. Dentre estes portos, o complexo portuário da cidade do Rio Grande, no estado do Rio Grande do Sul, denominado de Superporto, foi certamente um dos que maiores investimentos recebeu do governo federal, tanto nos anos setenta como nos anos oitenta (DOMINGUES, 1995, p. 8-9).

Para o Superporto, o Distrito Industrial do Rio Grande e os Corredores de Exportação no Estado, foram aplicados mais de quatro bilhões de dólares. Quanto ao investimento especificamente no setor secundário, de empresas de fertilizantes e de óleo de soja, o montante chegou a 365 milhões de dólares, destinado à infra-estrutura dessas firmas. Os investimentos em terminais portuários estatais e privados foram da ordem de 500 milhões de dólares, e nos terminais retroportuários (destinados a armazenar e transportar grãos, *containers*, óleos vegetais, produtos químicos e petroquímicos, assim como carga geral) foi investido um montante de 129 milhões de dólares. Investiram-se recursos, predominantemente públicos, para a infra-estrutura necessária num montante de 3.041,80 milhões de dólares em rodovias, energia elétrica, estruturas ferroviárias – ainda estatais –, telecomunicações, abastecimento de água e desapropriações. Nisso se incluíam ainda outras obras, como instalações e equipamentos utilizados diretamente no porto (DOMINGUES, 1995, p. 19).

Muller (1998, p. 273) também destaca a envergadura do investimento realizado na cidade, considerado um dos mais representativos para um período marcado por fracos investimentos federais no Estado do Rio Grande do Sul.

Os únicos investimentos federais significativos realizados no Rio Grande do Sul no período foram a parte do Porto do Rio Grande denominada “Superporto” e trechos rodoviários e ferroviários batizados como “Corredores de Exportação” (ambos basicamente voltados ao escoamento da safra de soja e seus derivados) e o Pólo Petroquímico de Triunfo, cuja construção foi decidida durante a gestão do general Geisel.

Outra conjuntura emblemática do período para Rio Grande refere-se ao parque industrial pesqueiro, considerado um dos mais tradicionais setores industriais da cidade, devido à longevidade e ao pioneirismo desse ramo produtivo, este em termos de Brasil. Esse parque industrial, na década de 1960, contava 17 empresas atuando no setor de beneficiamento e exportação para diferentes mercados, em âmbito interno e externo⁵.

⁵ Conforme Barbosa (2000, p. 18), baseado em dados de Boaventura Barcelos (*Informe geral sobre a pesca no Rio Grande do Sul*, 1966), havia na cidade do Rio Grande na década de 1960

Esse ramo industrial foi significativo para a absorção de mão-de-obra operária e também na absorção de trabalhadores que atuavam como pescadores na cidade. Esse aspecto foi importante devido às mudanças no perfil de exigência por parte dos contratantes das novas empresas implantadas a partir da década de 1970 no DIRG, pois estes se tornaram mais seletivos na contratação de mão-de-obra, por ser a renovação tecnológica um fator comum ao processo industrial. Por isso as indústrias pesqueiras, menos exigentes na contratação de seus safristas, representavam um vetor importante de absorção de mão-de-obra menos qualificada do que aquela que as empresas instaladas no DIRG buscavam e passaram a “importar”.

Isso faz com que a oferta de trabalho especializado dependa de um processo de reprodução que é seriado pela localização no curso do tempo, ao passo que a oferta de trabalho semi-especializado é regulada por condições gerais de marginalização do trabalho e empobrecimento, como a necessidade de duas rendas familiares e a falência do poder sindical. (...) Em resumo, o trabalho, tanto quanto o capital, tornou-se mais móvel devido às relações sociais contemporâneas (GOTTDIENER: 1984, p. 90).

Tal processo foi sendo guiado pela alienação crescente do trabalhador em relação ao seu labor, que aumentava no ritmo em que as operações na fábrica se fragmentavam, com o incremento e o domínio crescente da gerência, assim como a ampliação do poder tecnológico (BRAVERMAN, 1987).

Um fato que deve ser levado em conta é que Rio Grande havia enfrentado uma redução brusca no número de empregos nas fábricas na década anterior, devido ao fechamento de grandes empresas fabris, como no ramo têxtil e no alimentício, o que conseqüentemente levou à emigração ou à precarização da mão-de-obra e da relação trabalhista. Desse modo, a industrialização do setor pesqueiro representou uma absorção crescente de mão-de-obra operária durante as quatro primeiras décadas da segunda metade do século XX.

O ápice do setor pesqueiro ocorreu no começo dos anos 80, quando operavam 27 empresas fabris nas diversas atividades, englobando congelamento, salga, enlatamento, feitura da farinha, óleos e gelo. Nesse período, o setor chegou a empregar 20.000 trabalhadores, conforme dados do Centro de Indústrias do Rio Grande e apresentados por Barbosa (2000, p. 20). As empresas que atuavam na cidade, independente do número de operários, eram: Jahu Indústria e Comércio de Pescados S/A; Torquato Pontes Pescados S/A; Pescal S/A; Eduardo Ballester Ind. de Pescados Ltda.; Cooperativa Mista de Pescados Nipo-Brasileira; Atlântica Pescados S/A do Brasil; Guanapesca Indústria e Comércio de Pescados; Joqueira S/A Indústria Alimentícia; Junção Indústria e Comércio de Pescados; S/A Abel Dourado Indústria Alimentícia; Leal Santos Pescados S/A; Albano Oliveira e Irmão & Cia Ltda.; Manoel Pereira de Almeida S/A; Frigorífico Anselmi; Rio Grande Produtos Alimentícios Ltda.; Domar Ind. e Com. de Pescados Ltda.; Furtado S/A; Pesqueira Nacional S/A; Cunha Amaral

as seguintes empresas atuando no setor de pesca: Indústria Brasileira de Peixe S/A; Eduardo Ballester e Filhos Ltda.; Indústrias Reunidas Leal Santos S/A; Torquato Pontes S/A; Furtado & Cia.; Cunha Amaral e Cia. Ltda.; Indústria e Comércio Figueiredo S/A; J. G. Sequeira e Filhos Ltda.; Wigg S/A Com. e Ind.; Manoel Pereira de Almeida S/A; Souto & Filhos Ltda.; Rio Grande Produtos Alimentícios; Albano de Oliveira e Irmão Ltda.; F. R. Amaral & Cia. Ltda.; Napesca Ltda.; Dourado & Cia.; Paulo Faria e Cia. Ltda.

S/A Indústria e Comércio; Indústria e Comércio Figueiredo S/A; Promar S/A Indústria e Comércio de Pescados; Redentor Indústria e Comércio de Pescados S/A; Indústria Charrua de Pescados Ltda.; Marsilva Importação e Exportação de Pescados Ltda; Atlantis Comércio de Pescados Ltda.; NilmarSul Comércio e Exportação de Pescados, e F. R. Amaral Indústria e Comércio de Pescados.

A crise do setor a partir da segunda metade da década de 1980 seria fruto de um complexo de fatores que resultaram na falência de boa parte das empresas instaladas. A retirada do Estado como incentivador fiscal ao setor e a redução da matéria-prima pela sobrepesca de algumas espécies, apesar dos decretos que buscavam regulamentar a captura, levaram à gradativa diminuição da produção fabril.

O parque industrial pesqueiro não representou a formação de uma classe média para a cidade, visto que seus operários trabalhavam em troca de baixa remuneração e, muitas vezes, com empregos temporários. Se a indústria pesqueira era moderna quanto ao processamento do pescado, tal riqueza, concentrada nas mãos de poucos, não se transferia para os demais trabalhadores envolvidos no processo. Segundo Barbosa (2000, p. 42), tal processo não evitou “a pauperização da maioria dos pescadores e dos trabalhadores da indústria e imperaram um ritmo de capturas às espécies passíveis de melhor industrialização e comercialização, descompassado com seus ritmos reprodutivos”.

A diminuição do setor ocorreria a partir do final da década de 1980 e se consolidaria na década seguinte. Isso se deve às reestruturações do setor pesqueiro em nível nacional, em que haverá uma diminuição do parque industrial local devido à substituição dos agentes locais, responsáveis em comandar a produção para uma forma mais desconcentrada e com atuação de agentes nacionais (MARTINS, C., 1997).

Pode-se afirmar que o planejamento concebido na década de 1970 em termos de investimento e na criação de infra-estrutura para o recebimento de indústrias acabou não atingindo todas as metas que se propunha, já que é possível constatar que a base criada foi muito maior do que a real utilização das empresas que até hoje se instalaram no local, passados 40 anos. Mesmo assim, nas décadas de 1970 e 1980 houve um crescimento quantitativo no número de empregos para os operários e no número de moradias, principalmente nos primeiros 15 anos após a implantação do Distrito Industrial. Na década 70 a mão-de-obra do setor secundário cresceu 33% (SALVATORI, 1989, p. 51), vindo a declinar esse índice nas décadas seguintes, embora ainda se mantivesse elevado. Isso era consequência do valor da produção industrial que crescia na cidade, pois, enquanto o crescimento fabril no Rio Grande do Sul era de 3,42% em média, a cidade do Rio Grande apresentava o maior índice de crescimento do setor secundário no estado, atingindo a média de 6,63% (DOMINGUES, 1995, p. 32). Observa-se que não houve, apesar dos grandes investimentos, uma alteração significativa no perfil socioeconômico da cidade, nem a pujança marcada na arquitetura como no primeiro período industrial.

Nas construções horizontais, prevaleceriam nesses decênios os loteamentos com construção tipo Cohab e com a presença do Estado como incorporador e executor das obras e como contribuinte na criação de vazios urbanos como resultado da segmentação proposta. Outro fato significativo é que durante as duas décadas a verticalização mais representativa em termos de unidades de apartamentos oferecidos se deu também num nível popular, caracterizado por prédios de não mais do que quatro andares e apartamentos de um, dois ou três dormitórios que não ultrapassam 60 metros quadrados

e destinados a famílias com renda não superior a seis salários mínimos (SOARES; AMARAL, 1997). Ainda hoje Rio Grande se apresenta como uma cidade pouco verticalizada, não que isso se mostre como demérito, mas devido a alta densidade urbana que essa apresenta, há elementos ainda a serem revelados.

7) A implantação do Pólo Naval para a cidade portuária: O mosaico residencial/industrial histórico recebe investimentos vultuosos a partir de uma nova função portuária fabril.

Compreender que uma função pode se realizar através de estruturas diferentes, que não existe ligação unívoca entre os termos. Que a função e estrutura se revestem de formas que as revelam e as ocultam – que a triplicidade desses aspectos constitui um todo que é mais que esses aspectos, elementos e partes. (LEFÈBVRE 2004)

Sobre essa ótica, diante do período econômico instaurado na última década e calcado em fortes investimentos do governo federal foi colocado em prática o plano de desenvolvimento em nível nacional, como o PAC (Plano de Aceleração do Crescimento) com investimento em diversas áreas, como habitação, educação dentre outros. No caso específico da cidade do Rio Grande houve grandes investimentos no “Pólo Naval”, que fomentaram outros setores da economia riograndina, suposta demanda por mão-de-obra, por moradia e a necessidade de infra-estruturas das mais diversas na cidade. Com os investimentos no setor naval acabou por atrair empresas industriais a fim de suprir, ao menos em parte, a demanda de produtos e serviços voltados ao pólo naval. Tais fatos têm levado a novas instalações e demandas para uma cidade de médio porte e que ainda se encontra com suas estruturas acanhadas e estranguladas diante dos novos investimentos. Há alteração no âmbito demográfico, do uso da terra, da oferta de empregos, como da própria universidade e faculdades recém implantadas que expandiram o número de vagas e de cursos oferecidos.

Tais transformações estão em curso através da implantação de grandes empresas ligadas a construção naval, mais especificamente na produção de plataformas de petróleo voltadas para exploração dessa fonte de energia em alto mar em águas brasileiras e que até então eram produzidas fora do país. As empresas instaladas Quip (formado pelas empresas Queiroz Galvão, UTC Engenharia, Camargo Corrêa, IESA e PJMR) ergueram a plataforma de petróleo P-53 em Rio Grande, além disso a empresa está implantando a P-63 e a P-55 no município. Outros estaleiros estão sendo construídos, a exemplo temos no município vizinho de São José do Norte, que compartilha o mesmo canal de entrada da Laguna dos Patos, a construção do Estaleiros do Brasil e ainda em Rio Grande o estaleiro Wilson Sons. (Jornal do Comércio. 28/04/2011). Os impactos e o valor desses investimentos em nossa pesquisa ainda estão em fase preliminar, no entanto, o impacto dessas principais empresas assim como toda a cadeia produtiva ligada a elas fazem com que novos investimentos no mercado imobiliário e em outras infra-estruturas até então inexistentes no município e na região, passem a ser concretizadas e saiam do papel como a construção de dois complexos imobiliários tendo como pólo principal um Shopping Center cada.

Na tabela 1 uma pequena mostra coletada em 2010 junto a Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento sobre os novos loteamentos, com ênfase neste

momento para moradias populares. Isso difere de alguns empreendimentos que passam a surgir em 2011 mais voltados para classes de renda mais elevadas.

Tabela 1

EMPREENDIMENTOS	UNIDADES	SITUAÇÃO	INVESTIMENTOS
Residencial BGV I	220 aptos	PAC - Em construção	R\$ 7.121.764,00
Residencial BGV II	70 aptos	PAC - Em construção	R\$ 2.446.297,00
Residencial Santa Tereza	264 casas	PAC - Em licitação	R\$ 9.890.709,00
Residencial Pe. M. Champagnat (Carreiros)	240 casas	MCMV - Em construção	R\$ 9.352.144,00
Residencial Atlântico Sul	123 sobrados	MCMV - Em construção	R\$ 7.380.000,00
Residencial Parque São Pedro	200 sobrados	MCMV - Em construção	R\$ 12.000.000,00
Residencial Village Center – Vida Nobre	96 aptos	MCMV - Em construção	R\$ 7.373.100,00
Residencial Jockey Club I	200 aptos	MCMV - Em construção	R\$ 11.980.000,00
Residencial Jockey Club II	200 aptos	MCMV - Em construção	R\$ 11.980.000,00
Residencial da Lagoa I	200 aptos	MCMV - Em construção	R\$ 11.980.000,00
Residencial da Lagoa II	200 aptos	MCMV - Em	R\$ 11.980.000,00

		construção	
Residencial São João	180 aptos	MCMV - Aprovado	R\$ 8.640.000,00
Cidade de Águeda	93 casas	PMRG– Caixa-Em construção	R\$ 2.100.000,00

TOTAIS	2.286		R\$114.224.014,00
---------------	--------------	--	--------------------------

FONTE: SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO;
ADAPATADO POR PERLA DO COUTO.

O recorte apresentado acima refere-se aos loteamentos aprovados até o ano de 2010, que por si só, representa um investimento maior do que na década de 1990, por exemplo. Neste momento cada semestre são lançados novos loteamentos, inclusive numa outra tipologia como o anúncio da construção de shoppings na cidade acompanhados de outras estruturas urbanas, como a ampliação na rede hoteleira e imóveis de padrão mais elevado do aqueles apresentados acima. Tudo isso coloca a cidade do Rio Grande no centro de discussão sobre o desenvolvimento econômico registrado atualmente no Rio Grande do Sul e por outro lado uma situação nova comparada a estagnação da cidade nos últimos vinte anos.

Outro empreendimento anunciado no ramo imobiliário pelo grupo Engevix refere-se a construção de um novo bairro na cidade, com cerca de seis mil unidades residenciais, um centro comercial, um hospital e um hotel. Será constituído por três condomínios partilhados pela capacidade de investimento. A primeira parte deverá começar nos próximos meses, com a construção de 700 residências voltadas a pessoas com renda até quatro salários mínimos. Os demais empreendimentos serão para renda entre cinco e dez salários e outro para renda acima de dez salários. A expectativa é de concluir todo o projeto até 2015. Esse investimento terá proximidade do Pólo Naval, visando como clientela os funcionários das empresas do ramo. (Site: www.clicrbs.com.br/riogrande. Acessado em 22/09/2011).

Tratando-se de empreendimentos horizontais voltados para a classe A, já há empreendimentos se espalhando naquela que era considerada a periferia da cidade onde podemos destacar o empreendimento Figueiras Park, no bairro Junção assim como o empreendimento previsto para ser comercializado na área do Country Club Cidade do Rio Grande.

O tradicional clube da cidade, como forma de capitalizar esta sociedade e dispendo de uma imensa área entre o centro e o balneário Cassino pretende, em parceria com a empresa Arcobras, constituir um condomínio residencial de 260 lotes residenciais e um clube social, contando ainda com um campo para a prática de golfe, quadras de tênis, de futebol e outras áreas destinadas ao lazer. Tal decisão foi deliberada pelo conselho do clube permitindo assinar o contrato com a empresa Arcobras Comercial e Incorporadora Ltda., com o objetivo de implantação de um condomínio fechado, na área de 643.497 m² em área de propriedade do clube. No contrato a empresa

irá dispor de cerca de 150.000 m², para a implantação das unidades residenciais, das áreas de uso comum e infra-estrutura do condomínio. Nos próximos anos a Arcobras deverá aprovar o projeto, estando previsto a construção do condomínio e a recuperação de parte da infra-estrutura do clube. O Country Club continuará desenvolvendo as atividades do seu objeto social e aos futuros moradores será garantida a condição de sócios proprietários, estando assegurado o usufruto da estrutura social.

Em relação a construção de dois Shopping Centers na cidade, os dois projetos já foram aprovados pela Prefeitura Municipal e tem autorização para iniciarem as respectivas construções.

O primeiro Shopping aprovado pela Prefeitura Municipal e divulgado em 31/08/2011 (Prefeitura Municipal) representa um complexo formado por um Shopping Center, um hotel, e outros prédios comerciais e residenciais. Está localizado no antigo Jockey Club da Cidade do Rio Grande. A 5R Shopping Centers será responsável pela obra, que uni por um lado a família Rossi e dois empresários do setor. O investimento está avaliado em R\$120 milhões, em uma área total do complexo de 190 mil metros quadrados. O Shopping Center denominado Praça Rio Grande terá área bruta locável de 25 mil metros quadrados distribuídos em 107 lojas, sendo projetado para ter um pavimento e 1,7 mil vagas para estacionamento. Os empreendimentos do entorno do centro comercial (um condomínio vertical residencial, um prédio comercial e um hotel) somente terão início após construção do shopping. Paralelo as novas construções ficou garantido a recuperação e manutenção do antigo pavilhão do Jockey Club que será transformado num museu temático desse tipo de esporte e do clube.

O segundo empreendimento aprovado trata-se de um Shopping Center de dois andares, com área construída de mais de 30 mil metros quadrados e 140 lojas numa área bruta locável de 21 mil metros quadrados. Apresenta 2.059 vagas para estacionamento e está localizado as margens de uma rodovia estadual que liga a área central do município ao Balneário Cassino, a empresa ao adquirir uma área de 14 hectares para o Shopping pretende descentralizar as atividades comerciais da cidade. Nesse empreendimento estão previstos ainda a construção de um hotel da Rede Ibis e um bairro planejado que poderá abrigar até 25.000 pessoas, totalizando a aquisição de 103 hectares de área contínua. O Shopping apresenta expectativa de gerar empregos após pronto de 3.000 postos de trabalho. O empreendimento será erguido pelo grupo Aquário em parceria com o grupo Cipasa, tradicional empresa de loteamentos no país e ligada ao fundo de investimentos Prosperitas e a Partage, empresas ligadas a indústria farmacêutica do grupo Aché. (Jornal Agora: 27/09/2011, p. 3).

Abaixo alguns outros dados sobre as estimativas para a cidade nos próximos quatro anos. Resta saber somente se tal inversão dessa vez veio para ficar e marcar definitivamente a economia e o desenvolvimento da cidade do Rio Grande ou representa apenas mais um capítulo da “gangorra” industrial que a cidade vem apresentando desde o final do século XIX. Isso certamente somente o tempo registrará e no momento o que podemos registrar são todas estas estimativas de números e valores.

HOJE	ESTIMATIVA 2015
-------------	------------------------

<i>População: 205 mil hab.</i>	<i>População: 300 mil hab.</i>
<i>ISS: 35 milhões ano</i>	<i>ISS: 90 milhões ano</i>
<i>EMPREGOS: 3.000 ao ano</i>	<i>EMPREGOS: 40.000 em 5 anos</i>
<i>PIB: 6º do RS (2007)</i>	<i>PIB: 3º OU 4º do RS</i>
<i>Orçamento Mun: 301 milhões</i>	<i>Orçamento Mun.: 500 milhões</i>
<i>Veículos: 78.000</i>	<i>Veículos 150.000</i>

Previsões: FIERGS, GOV DO ESTADO e FURG – Fonte: SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMNETO DO MUNICIPIO DO RIO GRANDE/RS. Adaptado por COUTO, Perla do.

REVISAR BIBLIOGRAFIA

BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no Século XX*. 3. ed. Rio de Janeiro: LTC, 1987.

BENKO, George. *Economia, Espaço e Globalização*. 2.ed.São Paulo:–Hucitec, 1999.

BITTENCOURT, Ézio. *Da rua ao teatro: os prazeres de uma cidade*. Rio Grande: Ed. da FURG, 2001.

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)*. São Paulo: Globo, 1985.

CERQUEIRA FILHO, Reginaldo de Castro. *Considerações acerca da Lei nº 10.257/01: Estatuto da Cidade*. Jus Navigandi, Teresina, ano 8, n. 63, 1 mar. 2003. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/3864>>. Acesso em: 22 maio 2011.

COPSTEIN, Raphael. *Evolução urbana de Rio Grande*. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, n. 122, p. 43-68, 1982.

_____. *O trabalho estrangeiro no município do Rio Grande*. *Boletim Gaúcho de Geografia*, Porto Alegre, n. 4, p. 1-43, 1975.

CORRÊA, Roberto L. *Estudos sobre rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2006. 330p.

COSTA, Alfredo R. da. *O Rio Grande do Sul*. 2. ed. Porto Alegre: Globo, 1922.

GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1984.

DOMINGUES, Marcelo de La Rocha. *Superporto de Rio Grande: Plano e Realidade. Elementos para uma Discussão*. (Dissertação de Mestrado) UFRJ, 1995.

HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

LEFÈBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.

_____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. *O Direito à Cidade*. 3 ed. São Paulo: Centauros, 2004.

MARTINS, César Augusto Ávila. *Nas águas da lagoa há reprodução da vida: pesca artesanal no estuário da Lagoa dos Patos*. Rio Grande, 1997. Dissertação [Mestrado em Geografia] – Universidade de São Paulo.

MARTINS, Solismar Fraga. *A visão dos moradores sobre o planejamento urbano: um estudo do Bairro Santa Tereza – Rio Grande – RS*. Rio Grande, 1997. Dissertação [Mestrado em Educação Ambiental] – Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

_____. *A produção do espaço em uma cidade portuária através dos períodos de industrialização: o caso do município do Rio Grande – RS*. (Tese). UFSC, 2004.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraria Maria do S. C. *Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. Rev. Adm. Pública, v. 40, n. 6, Rio de Janeiro, nov./dez. 2006.

MÜLLER, Carlos Alves. *A história econômica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Grande Sul, 1998.

NEVES, Hugo Alberto Pereira. *O porto do Rio Grande no período de 1890-1930*. *Revista do Departamento de Biblioteconomia e História*, Rio Grande, FURG, 1980.

OLIVEIRA, Franklin. *Rio Grande do Sul: um novo Nordeste*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1961.

PIMENTEL, Fortunato. *Aspectos gerais do município do Rio Grande*. Rio de Janeiro: IBGE, 1944.

PINHEIRO, Adriana Ruiz. *Evolução da verticalização na cidade do Rio Grande (1944-2000)*. Rio Grande: FURG, 2002 (mimeo).

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História da indústria sul-rio-grandense*. Porto Alegre: Riocell, 1985.

_____. *A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina do trabalho*. RS 1889-1930. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.

_____. *História do Rio Grande do Sul*. 5. ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1990.

QUAINI, Máximo. *Marxismo e geografia*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

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

RIO GRANDE DO SUL. *Obras da Barra e do Porto do Rio Grande. Transferência ao Estado dos Contractos da Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Oficinas Graphics d'A Federação, 1919.

SALVATORI, E. et al. *Crescimento Horizontal da Cidade do Rio Grande*. In: Revista Brasileira de Geografia. v.5 Rio de Janeiro 1989.

SILVA, Geraldo et COCCO, Giuseppe (org.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro : DPETA, 1999.

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe. *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

TAVARES, Maria da Conceição. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

SITES CONSULTADOS:

[HTTP://www.clicrbs.com.br](http://www.clicrbs.com.br) setembro de 2011

<http://www.portoriogrande.com.br/site/index.php> <10 de agosto de 2010>

<http://www.ibge.gov.br/censo2010/> <15 de janeiro de 2011>

<http://www.brasil.gov.br/pac> <setembro de 2010>

<http://www.brasil.gov.br/pac/investimentos/por-regioes/sul> <setembro de 2010>

http://www.brasil.gov.br/pac/investimentos/por-regioes/sul/ligacoes-intermodais-2007-2010/image_view_fullscreen (imagens de intermodais) <setembro de 2010>

<http://www.brasil.gov.br/pac/pac-2/pac-2-relatorio-> <janeiro de 2011>

<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/civitas/article/viewFile/9/1602>

www.prominp.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp <janeiro de 2011>