

SOLISMAR FRAGA MARTINS

Cidade do
RIO GRANDE

industrialização e urbanidade (1873-1990)



Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873-1990)



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE FURG

Reitor

DANILO GIROLDO

Vice-Reitor

RENATO DURO DIAS

Chefe de Gabinete do Reitor

JACIRA CRISTIANE PRADO DA SILVA

Pró-Reitor de Extensão e Cultura

DANIEL PORCIUNCULA PRADO

Pró-Reitor de Planejamento e Administração

DIEGO D'ÁVILA DA ROSA

Pró-Reitor de Infraestrutura

RAFAEL GONZALES ROCHA

Pró-Reitora de Graduação

SIBELE DA ROCHA MARTINS

Pró-Reitora de Assuntos Estudantis

DAJANE TEIXEIRA GAUTÉRIO

Pró-Reitora de Gestão e Desenvolvimento de Pessoas

LÚCIA DE FÁTIMA SOCOOWSKI DE ANELLO

Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação

EDUARDO RESENDE SECCHI

Pró-Reitora de Inovação e Tecnologia da Informação

DANÚBIA BUENO ESPÍNDOLA

EDITORA DA FURG

Coordenadora

CLEUSA MARIA LUCAS DE OLIVEIRA

COMITÊ EDITORIAL

Presidente

DANIEL PORCIUNCULA PRADO

Titulares

ANDERSON ORESTES CAVALCANTE LOBATO

ANGELICA CONCEIÇÃO DIAS MIRANDA

CARLA AMORIM NEVES GONÇALVES

CLEUSA MARIA LUCAS DE OLIVEIRA

EDUARDO RESENDE SECCHI

ELIANA BADIÁLE FURLONG

LEANDRO BUGONI

LUIZ EDUARDO MAIA NERY

MARCIA CARVALHO RODRIGUES

Editora da FURG

Câmpus Carreiros

CEP 96203 900 – Rio Grande – RS – Brasil

editora@furg.br

Integrante do PIDL

Editora Associada à



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DAS EDITORAS UNIVERSITÁRIAS



ASSOCIAÇÃO DAS EDITORAS
UNIVERSITÁRIAS DA REGIÃO SUL

SOLISMAR FRAGA MARTINS

Cidade do Rio Grande:
industrialização e urbanidade (1873-1990)



RIO GRANDE
2022

© de Solismar Fraga Martins

2022

Diagramação da capa: Anael Macedo
Arte da capa: Marcelo França de Oliveira
Formatação e diagramação: João Balansin
Revisão: João Reguffe

Ficha catalográfica

M386c Martins, Solismar Fraga.
Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873-1990)
[Recurso Eletrônico] / Solismar Fraga Martins. – 2. ed. – Rio Grande,
RS : Ed. da FURG, 2022.
232 p. : il. color

Modo de acesso: <http://repositório.furg.br>
ISBN 978-65-5754-110-4 (eletrônico)

1. Geografia Urbana 2. Urbanização 3. Industrialização 4. Cidade
do Rio Grande 5. História I. Título.

CDU 911.375.5

Catálogo na Fonte: Bibliotecário José Paulo dos Santos –
CRB10/2344

Por mais que se possa defini-lo, nosso projeto – o urbano – não estará nunca inteiramente presente e plenamente atual, hoje, diante de nossa reflexão. Mais do que qualquer outro objeto, ele possui um caráter de totalidade altamente complexo, simultaneamente em ato e em potencial, que visa à pesquisa, que se descobre pouco a pouco, que só se esgotará lentamente e mesmo nunca, talvez.

Henri Lefèbvre

PREFÁCIO da 2ª edição

César Augusto Avila Martins*
Susana Maria Veleza da Silva**

Em 2006, quando o livro do professor Solismar Fraga Martins da FURG foi publicado, confirmava-se a inauguração de um ciclo de crescimento econômico no Brasil desenhado ao redor do Plano de Aceleração Econômico (PAC) e de medidas estatais que desenhavam uma certa blindagem para a sociedade brasileira da crise mundial que ocorreria nos anos seguintes. A cidade do Rio Grande, sede do município homônimo faz parte da Aglomeração Urbana do Sul (AUSUL), composta com os municípios de Pelotas, São José do Norte, Capão do Leão e Arroio do Padre. A cidade começava um novo momento econômico que causava muitas esperanças mas também muitas dúvidas pois a Geografia do município estava em processo acelerado de transformação. Na sede do município estão um dos mais importantes complexos portuários do país e um polo industrial, principalmente nos setores da petroquímica, de fertilizantes e de alimentos. No limiar da segunda metade da primeira década do século XXI, iniciou-se a instalação de um novo setor: a indústria naval. As novas atividades, estão relacionadas com a dinamização das atividades portuárias pois o sítio portuário configura-se como um dos mais favoráveis do Brasil e do Mercosul para este tipo de empreendimento.

Na primeira década do século XXI transforma-se num polo naval a partir das demandas de um novo ciclo de acumulação no capitalismo brasileiro, notadamente após a superação do período de austeridade imposto pelo ajuste fiscal pós-Plano Real. Juntamente com a retomada dos investimentos por parte do setor privado, a nova fase de investimentos oriundos do setor público, através da estruturação do PAC, ocorre notadamente com a recomposição do capital fixo

* Doutor em Geografia (UFSC) com estágio posdoutoral no Departament de Geografia da Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), pesquisador do CNPq e professor no Instituto de Ciências Humanas e da Informação Universidade Federal do Rio Grande (ICHI/FURG)

** Doutora em Geografia (UAB) com estágio posdoutoral na mesma Universidade e professora no ICHI/FURG

necessário para a competitividade da economia no cenário global, a qual se pretende atingir com a construção ou reconstrução de infraestruturas territoriais (hidrelétricas, rodovias, dutos, portos) e urbanas (saneamento básico, urbanização e habitação).

O contexto apresentado, embora parcial, das novas geografias de investimentos, nos permite questionar a qualidade dos impactos que programas e empreendimentos que rodaram bilhões de reais propiciaram para a dinâmica urbana e especialmente a estrutura social do município. A articulação das múltiplas determinações fizeram com que a localização do Rio Grande fosse transformada em uma das explicações para que alguns índices e indicadores aferidos localmente sejam destaques regionais e nacionais. O município historicamente ocupa posições privilegiadas em determinados *rankings* como Produto Interno Bruto (PIB) e apresenta elevada renda *per capita*. Em 2002, Rio Grande possuía o 84º PIB entre os mais de 5.000 municípios brasileiro respondendo por 0,18% do indicador nacional e em 2010 foi o 71º PIB municipal representando 0,21% do mesmo. Com uma população que oscilou dos cerca de 197.000 habitantes em 2000 para os estimados 206.000 em 2013, o PIB *per capita* municipal também é destaque em especial no estado do Rio Grande do Sul: R\$ 41.374 enquanto o estadual era de R\$ 21.142 e o nacional de R\$ 21.254 em 2010. Porém, a privilegiada posição localizacional e em determinados *rankings* não é refletida na velocidade da modificação de índices e indicadores sobre a qualidade de vida dos riograndinos e especialmente de seus trabalhadores de menor renda e escolaridade. Um exemplo clássico do desajuste entre algumas magnitudes e a demonstração dos resultados foi a redução da renda apropriada pelos 20% mais pobres entre os riograndinos de 3,33% para 2,47% entre 1991 e 2000 apontada “Atlas do desenvolvimento Humano”. O mesmo estudo indica que os 10% mais ricos aumentaram a apropriação da renda de 41,85% para 44,86% no mesmo período.

A conjunção de investimentos públicos e privados transformou e transforma a Geografia e a Economia do Rio Grande a partir da implementação do polo naval e da reorganização da área portuária, que tem como um dos seus corolários a sua expansão para áreas ocupadas por moradias de populações de menor renda, paralelo as novas demandas para todos os agentes locais. No município estão as marcas dos períodos de baixo crescimento econômico e a reorganização das atividades estatais e empresariais que fecharam de várias empresas, da redução dos postos de trabalho (de cerca de 38 mil em 1994 para aproximadamente 33 mil em 1998) e de uma representação de impossibilidade sobre o futuro representada pelo baixo crescimento

populacional que cai de taxas de 2,5% ao ano entre as décadas de 1940-1960 para 0,87 entre 1991-2000 e 0,55 entre 2000-2010. Daí um dos significados da nova edição do livro, resultado da tese de doutorado defendida em 2004 no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina.

O livro, ao analisar as transformações entre as últimas décadas do século XIX e o final do século XX apresenta o legado industrial e urbano passado e a resultante espacial até o início dos anos de 1990. Rio Grande, passado cerca de um quartel de século, mudou muito, por isso mesmo a importância desta segunda edição. O passado recente da Geografia da cidade precisa ser considerado se pretendemos que os moradores e moradoras não sejam iludidos por informações falseadas e marcadas por idolatrias pretensiosas para de fato garantir uma vida digna e condizente com as mudanças econômicas do século XXI.

PREFÁCIO

Percebendo a paisagem a partir de sua história: ciclos produtivos e o desenho da cidade

Ainda se aparentemente nada houvesse acontecido, ter-se-ia modificado. Sob a mesma paisagem – aquela que permaneceu como legado histórico –, move-se outra dinâmica. Ao longo dos anos tornara-se visível, no entanto, para seu morador, que a cidade recebera acréscimos cada vez mais diferenciados. Aquela natureza primeira, quase intocada, perdera-se no passado. O processo histórico moldou diferentes paisagens; muitas ainda estão lá, e permanecem, justapostas, porque os novos ciclos produtivos pressupunham novas técnicas e, por isso, demandaram novos lugares, poupando espaços que puderam, dessa forma, tornar-se históricos. Assim, Rio Grande transformou-se. Algumas vezes lentamente, parecia até estagnada; outras, modernizando-se e ganhando ares de metrópole; outras ainda, adicionando à vida urbana novos territórios, antes inabitados ou rurais.

Ao ser observada de forma distraída, a cidade do Rio Grande parece apresentar hoje espaços desconexos e contraditórios. Por um distanciamento provocado pela investigação científica, a estranheza suscitou o movimento em direção ao desvendamento dessa realidade sensorialmente íntima, mas até então misteriosa.

Surpreender-se, estranhar, é começar a entender. É o desporto e o luxo específico do intelectual. Por isso o seu gesto gremial consiste em olhar o mundo com os olhos dilatados pela estranheza. Tudo no mundo é estranho e é maravilhoso para um par de pupilas bem abertas (ORTEGA Y GASSET, 1929).

De repente, de espaço vivido, passa a objeto de especulação e inquietude. Mas a realidade se apresenta em seu aspecto de imagem e de reflexo: a cidade se percebe em seu duplo, sua repercussão, seu eco (LEFEBVRE, 1974, p. 272). “Nossa tarefa é a de ultrapassar a paisagem como aspecto, para chegar ao seu significado” (SANTOS, 1988, p. 62). Não é o pesquisador que se engana, mas é a realidade que o engana

(GODELIER, apud SANTOS, 1982, p. 24). A paisagem hoje presente na cidade oferece-se, assim, à visualização, pretendendo enganar aquele que a observa de forma ligeira:

A forma se separa do conteúdo, ou antes, dos conteúdos. Assim libertada, ela emerge pura e transparente: inteligível. E mais inteligível quanto mais decantada estiver dos conteúdos, quanto mais “pura” estiver. Mas aqui surge o paradoxo. Assim e então, na sua pureza, ela não tem existência. Não é real, não existe. Separando-se do conteúdo, a forma se separa do concreto (LEFEBVRE, 1969, p. 83).

A conciliação entre o percebido e a realidade espacial encontra-se, certamente, na animação das formas, procurando-se aquilo que lhes dá *animus* (alma), compreendendo-as como resultado de indivíduos produzindo em sociedade, ou seja, como “produção de indivíduos socialmente determinada: este é naturalmente o ponto de partida” (MARX, 1973, p. 211). A materialização da vida e suas formas de existência forja-se, então, a partir das relações estabelecidas entre os homens, segundo um determinado modo de acumulação, de tal forma que

na produção social da sua existência, os homens estabelecem relações determinadas, necessárias, independentes da sua vontade, relações de produção que correspondem a um determinado grau de desenvolvimento das suas forças produtivas materiais (MARX, 1973, p. 28).

Se a paisagem procura nos enganar com sua forma fantasmagórica, a análise através dela, perpassando-a, permite a aproximação espacial. "O trabalho morto seria a paisagem. O espaço seria o conjunto do trabalho morto (formas geográficas) e do trabalho vivo (o contexto social)" (SANTOS, 1988, p. 73). As formas que ainda estão presentes, objetos da ação humana e, por isso, trabalho morto, condicionam as novas práticas sociais. A sucessão dos tempos históricos representa movimentos de renovação e de superposições, destruindo traços do passado ou, quando as formas obstinam-se a permanecer, alterando as funções. "Cada lugar, pois, se caracteriza por um certo arranjo de variáveis, arranjo espacialmente localizado e, de certa maneira, espacialmente determinado. Esse arranjo está sempre mudando" (SANTOS, 1985, p. 77). São arranjos e rearranjos, onde cada elemento adquire valor diferente no conjunto social, pela alteração das estruturas ou funções. A ordem só pode, então, nascer da desordem (LABORIT, 1976). Esse ininterrupto movimento de construção, desconstrução e reconstrução caracteriza o fio condutor da história da sociedade e das formas urbanas: "Os objetos não passam de

objetivações e individualizações. O que nos interessa é a lei do movimento geral da sociedade, pois é pelo movimento geral da sociedade que apreendemos o movimento geral do espaço” (SANTOS, 1982, p. 25).

No processo de reprodução das relações sociais de produção, os homens apresentam-se como produtores de mercadorias, que são, antes de tudo, objetos exteriores a si mesmos (MARX, 1974). O traço comum de todos os objetos produzidos é, portanto, o caráter universalmente humano do trabalho.

A forma geral do valor, forma que representa os produtos do trabalho como simples cristalizações de trabalho humano indistinto, demonstra, pela sua própria estrutura, que ela é a expressão social do mundo das mercadorias. Revela, por conseguinte, que nesse mundo das mercadorias o seu caráter especificamente social é constituído pelo caráter universalmente humano do trabalho (MARX, 1974, p. 33).

Ao estabelecer relações sociais, visando à produção da riqueza material, o homem transforma a natureza e, para tal, “ao produzir, o homem só pode agir tal como a própria natureza; isto é, apenas mudando as formas da matéria” (MARX, 1974, p. 10). Dessa forma, o homem produtor de mercadorias, por meio do dispêndio de seu trabalho, modifica a natureza, transformando-a numa segunda natureza (LEFEBVRE, 1974, p. 130). No próprio ato de produção da riqueza material, o homem torna-se, imediatamente, produtor de espaço:

Produzir e produzir espaço são dois atos indissociáveis. Pela produção, o homem modifica a Natureza Primeira, a natureza bruta, a natureza natural, socializante (...). É a maneira que o espaço é criado como Natureza Segunda, natureza transformada, natureza social e socializada (SANTOS, 1984, p. 128).

As leis gerais do desenvolvimento capitalista realizam-se diferentemente, dependendo dos períodos históricos, mas também das características das formações sociais (MARX, 1973). Cada lugar, sob o impulso dessas alterações e de seu legado histórico, sofre rupturas e adaptações, assimilando, como síntese particular, um conjunto de variáveis de diferentes níveis de abstração. “O concreto é concreto porque é a síntese de múltiplas determinações e, por isso, é a unidade do diverso” (MARX, 1973, p. 229). Rio Grande, então, aparece em toda a sua particularidade e, ao mesmo tempo, em sua generalidade. Analisada a partir dos sucessivos ciclos produtivos, a cidade do Rio Grande aparece enquanto síntese, combinando as determinações da economia mundial em um país de terceiro mundo, que constitui uma

formação social específica. Assim, examinada como unidade – objeto de estudo – e como parte, a lógica de compreensão do espaço local está associada às inter-relações que estabelece nos diferentes períodos de desenvolvimento:

Nas múltiplas relações nas quais se imbricam homens, grupos e produtos, se destaca diante de nós, rígido, este dualismo em virtude do qual o detalhe aspira a se tornar um todo, enquanto que o seu pertencimento a um conjunto mais amplo lhe concede apenas o papel de membro (SIMMEL, 1996, p. 17).

Dependente das relações estabelecidas com as diversas escalas do território – e, por conseqüência, com os ciclos da economia mundial, desde que se aceite a importância da mediação do Estado Nacional como instância política –, Rio Grande assimila, de forma singular, os diferentes processos técnicos relativos aos períodos específicos da acumulação em escala nacional. Nascida enquanto ponto de defesa, Rio Grande forma sua primeira centralidade com a localização da igreja matriz entre fortificação e ancoradouro, constituindo o núcleo histórico inicial. Sua pequena economia local, arruinada pelos quatorze anos de domínio espanhol ainda no século XVIII, recuperou-se lentamente, dedicando-se cada vez mais às charqueadas e constituindo a cidade comercial cosmopolita do século seguinte. Essa acumulação inicial contou com a colaboração de migrantes portugueses, alemães, ingleses e italianos – muitos deles, futuros industriais – e podia ser contemplada nos belos casarões ecléticos que ocupavam as áreas próximas ao Porto Velho da cidade. Como em tantos outros pontos do país, a acumulação oriunda da atividade comercial permite o desenvolvimento industrial, que se estende para além das primitivas trincheiras, implantando grandes complexos fabris (Rheingantz, Ítalo-brasileira) e diversas unidades de produtos de consumo voltados ao mercado interno. A cidade nova, a oeste do centro histórico que se renova sob seu impulso, configura-se como espaço produtivo e de moradia, dinamizando a economia local e ampliando o patrimônio arquitetônico suntuoso, que se distribui pelos novos *boulevards*, não somente para reprodução da atividade produtiva, mas também para permitir os novos e requintados hábitos da vida urbana. Os edifícios administrativos recebem, por sua vez, novas roupagens, condizentes com o valor simbólico de uma cidade em vias de enriquecimento.

A atração de novos investimentos e a expansão das atividades urbanas dão seguimento a esse processo dinâmico de acumulação comercial e industrial. O novo porto e o terrapleno leste constituem-se em condição para a implantação dos capitais norte-americanos, vinculados à

conservação alimentícia (frigorífico Swift). Assim, depois do alongamento da área urbana para oeste do centro histórico, pela expansão do setor industrial, novas determinações técnicas exigem um novo porto para a localização vinculada do frigorífico, significando a remodelação do leste da cidade. Os meios de transporte, adquirindo importância crescente na inserção nacional, promovem a criação do aeroporto (antigo parque municipal), de onde parte o primeiro voo da Varig, em 1927. Melhoramentos urbanos e os novos serviços ampliam a vida social nesse início do século XX. Vários clubes, associações e sociedades dinamizam a ambiência urbana, ampliando as aspirações de modernidade.

Rio Grande também foi contemplada com o desenvolvimento da indústria de base (petrolífera Ipiranga) que, por sua vez, vai ocupar uma nova área da cidade. Assim, a conformação desse espaço urbano constitui-se por uma seqüência de investimentos de grande envergadura, conformando grandes porções territoriais com características próprias. A cada tempo histórico corresponde uma nova ocupação, com seus requisitos técnicos e suas particularidades formais. Pode-se dizer que, na cidade do Rio Grande, os diferentes ciclos produtivos constituem-se por justaposições urbanas, ou seja, vão sendo realizados a partir de acréscimos e incorporações de áreas com novas funções, o que permite, ainda hoje, uma leitura dos tempos históricos em seu espaço atual.

O processo de industrialização a partir dos anos 1930 delinea a tendência a uma nova reorganização territorial, substituindo as diversas polaridades por uma crescente concentração econômica no sudeste do país. As indústrias regionais de bens de consumo que competem com as firmas do Sudeste encontram-se ameaçadas. Somente os períodos das guerras mundiais constituíram um alento no processo de acumulação desses setores. A partir de 1960, instala-se a crise das tradicionais indústrias locais – têxteis principalmente – que encerram seu ciclo de desenvolvimento econômico. Fábricas são fechadas, deixando, pelo desuso, um amplo patrimônio arquitetônico ameaçado. Um novo setor se insere, sem, no entanto, significar a recuperação do porte dos investimentos anteriores. A indústria pesqueira localiza-se, então, junto ao canal do Rio Grande, ou seja, suas empresas ficam distribuídas ao norte do pontal arenoso onde está localizado o sítio urbano, como se o fechamento de todo o ciclo de estruturação urbana colocasse a necessidade de retorno ao ponto inicial.

Assim, analisando cada ciclo produtivo, este trabalho de pesquisa sobre Rio Grande pode tornar legível sua estrutura urbana, as diferentes funções desempenhadas pelas formas ao longo de sua história. A paisagem deixa de ser assim superficialmente apreendida, para ser

analisada em sua dinâmica sócio-espacial. As repetições à exaustão dos trabalhos urbanos acadêmicos ao longo das últimas décadas têm privilegiado, em nome do marxismo, os temas relativos à especulação imobiliária e à renda urbana. Tautologicamente, parte-se, a partir de estudos de casos, do objetivo de valorização imobiliária, para alcançar conclusões que se já sabiam de antemão, ou seja, que realmente houve transferência de valor aos proprietários da terra urbana. No entanto, para Marx, a renda urbana já constituía uma variável dependente e subordinada no sistema capitalista.

Não se pode compreender a renda imobiliária sem o capital, mas pode-se compreender o capital sem a renda imobiliária. O capital é a força econômica da sociedade burguesa, que tudo domina. Constitui necessariamente o ponto de partida e o ponto de chegada, e deve, portanto, ser analisado antes da propriedade fundiária (MARX, 1973, p. 223).

Um novo rumo às pesquisas urbanas pode direcionar melhor os futuros planos diretores – aqueles que ainda não foram feitos no Brasil e foram substituídos por planos de ocupação do solo – que levem em consideração a dinâmica e as particularidades locais.

Enquanto generalidade, Rio Grande contempla os grandes períodos da histórica econômica brasileira, especializando-se, não de forma direta, mas a partir de mediações, devido à forma particular como as determinações realizam-se no local. Os ciclos econômicos nacionais foram ajustados às particularidades locais, constituindo uma periodização particularizada. “A história do espaço periodizará o processo produtivo, de uma maneira que não coincidirá exatamente com as periodizações estabelecidas” (LEFEBVRE, 1974, p. 59).

Assim caminhando, a pesquisa sobre Rio Grande realizada por Solismar Fraga Martins reconstitui o movimento geral da sociedade e sua resultante espacial. Cada período histórico concedeu uma animação particular às formas urbanas, dependendo das relações estruturais que se estabeleciam no cenário nacional, em consonância com as determinações do sistema produtivo internacional. Esses resultados espaciais são, contudo, sempre provisórios, e dependem das relações sociais que vão se estabelecendo. O conceito central da “ciência natural e da ciência histórica é o conceito de processo, e a experiência humana real em que esse conceito se baseia é a ação” (ARENDR, 1993, p. 244). As determinações históricas – estruturais ou conjunturais – não possuem um “moto perpétuo”, mas dependem das decisões políticas realizadas, sobretudo, pelo Estado nacional.

“Que seria da Igreja sem as igrejas?” (LEFEBVRE, 1974, p. 55).

O sistema capitalista se materializa em formas espaciais, historicamente determinadas, e depende dessa construção para realizar a produção do valor. Modos de produção tornam-se concretos numa base territorial historicamente determinada. “Deste ponto de vista, formas espaciais constituiriam a linguagem dos modos de produção. É por isso que em sua determinação geográfica, eles são seletivos, reforçando a especificidade de lugares particulares” (SANTOS, 1977, p. 5).

Pela ação do homem, socialmente definido numa sociedade de classes, a paisagem vai sendo transformada. No entanto, marcada pelas relações que os homens estabelecem para a reprodução da vida, a paisagem transforma-se em agente de identidade local. O lugar passa a ser identificado por suas particularidades de síntese contraditória entre as diferentes instâncias sociais. A leitura do lugar transforma-se em força reveladora da identidade local. “Tudo nas sociedades consideradas se situa, se percebe, se interpreta em relação a seus lugares” (LEFEBVRE, 1974, p. 278).

A revelação do lugar, a partir da compreensão de seu processo histórico, pode permitir a consciência de si na totalidade social. O homem se reconhece pelo lugar onde trabalha e vive. Composta de elementos de permanência, a paisagem permite o reconhecimento social do indivíduo:

Quanto à paisagem, é justamente sua delimitação, seu alcance num raio visual momentâneo ou durável que seja, que a definem essencialmente; sua base material ou seus pedaços isolados podem sempre passar por natureza – representada a título de paisagem, ela reivindica um ser-para-si eventualmente ótico, eventualmente estético, eventualmente atmosférico, em suma, uma singularidade, um caráter que o arranca a essa unidade indivisível da natureza, onde cada pedaço só pode ser um lugar de passagem para as forças universais do estar-aí (SIMMEL, 1996, p. 16).

O lugar, resultado de processos sociais, ultrapassa seu criador. Permite que os homens e as coisas se situem, estejam ali. Esse presente fugaz pode apontar perspectiva futura, desde que compreendido como processo, a partir de seu passado (ARENDDT, 1993). A escavação profunda, realizada para a cidade do Rio Grande, pode contribuir para a tomada de consciência da história local. Pode permitir a sua população *estar ali*, ou seja, se perceber em seu contexto espacial e, logo, social.

E tudo começou pela vida vivida. Ela suscitou ao pesquisador a busca da aproximação com aquela realidade compartilhada. Se existia qualquer chance de se pensar razão e sentimento de forma dicotômica, manifesta-se cada vez mais claramente a importância dessa conciliação:

A palavra contém uma idéia e uma emoção. Por isso não há prosa, nem a mais rigidamente científica, que não ressuma qualquer suco emotivo. Por isso não há exclamação, nem a mais abstratamente emotiva, que não implique, ao menos, o esboço de uma idéia (PESSOA, 1982, p. 143).

REFERÊNCIAS

- ARENDT, Hanna (1958). *A condição humana*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1993.
- LABORIT Henri. *Éloge de la fuite*. Paris: Robert Laffont, 1976.
- LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.
- _____. *O direito à cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.
- MARX, Karl (1867). *O capital*. México: Fondo de Cultura Económica, 1974. Livro 1.
- _____. (1859). *Contribuição à crítica da economia política*. Lisboa: Estampa, 1973.
- ORTEGA Y GASSET (1929). *A rebelião das massas*. Tradutor: Herrera Filho
Edição eletrônica: Ed. Ridendo Castigat Mores. Disponível em:
<http://www.culturabrasil.org/>
- PESSOA, Fernando. *Obras em prosa*. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1982.
- SANTOS, Milton. *A metamorfose do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1988.
- _____. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985.
- _____. *Pour une géographie nouvelle*. Paris: Publisud, 1984.
- _____. *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Hucitec, 1982.
- _____. Society and space: social formation as theory and method. *Antipode*, v. 9, n. 1, p. 3-13, Feb. 1977.
- SIMMEL, Georg (1913). A filosofia da paisagem. Tradução de Simone Carneiro Maldonado. *Política e Trabalho*, n. 12, p. 15-24, set. 1996.

Margareth de Castro Afeche Pimenta
dezembro de 2006

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| Lista de mapas | 20 |
| Lista de tabelas | 21 |
| Lista de fotografias | 22 |
| Introdução | 24 |
| 1 – A produção do espaço urbano | 34 |
| 1.1 – A produção do espaço em Lefèbvre | 35 |
| 1.2 – A evolução do espaço urbano: elementos norteadores relativos à forma, à estrutura e à função | 43 |
| 1.3 – Economia e espaço: a difícil arte na análise da construção de um espaço urbano | 48 |
| 1.4 – O trabalho no capitalismo e as transformações espaciais | 52 |
| 1.5 – O Estado, a iniciativa privada e o desenvolvimento do espaço social..... | 56 |
| 2 – O contexto histórico-geográfico da cidade do Rio Grande: a cidade comercial compacta como gênese para o desenvolvimento urbano e fabril | 62 |
| 2.1 – Gênese e formação da cidade do Rio Grande | 62 |
| 2.2 – A introdução das charqueadas na região sul-rio-grandense | 65 |
| 2.3 – A formação da cidade cosmopolita | 72 |
| 2.4 – A forte presença da imigração lusitana e as casas de comércio | 80 |
| 2.5 – A contribuição dos imigrantes germânicos para a formação de empresas de importação e exportação | 82 |
| 2.6 – A contribuição dos imigrantes ingleses para a formação de empresas do capital comercial e dos serviços de transporte e comunicação | 84 |
| 2.7 – Os imigrantes italianos urbanos e a abertura de empresas comerciais | 88 |

| | |
|---|------------|
| 2.8 – Outras contribuições de imigrantes para a formação do capital comercial na cidade | 89 |
| 2.9 – A remodelação do espaço citadino sob o capital comercial ... | 91 |
| 3 – A gênese industrial e a expansão urbana para além das trincheiras (1874/1910) | 98 |
| 3.1 – A produção do espaço urbano sob a industrialização dispersa nacional | 99 |
| 3.2 – O pioneirismo de Carlos Rheingantz na indústria têxtil (lã) ... | 104 |
| 3.3 – A cidade se expande após as trincheiras: a formação dos bairros a oeste da cidade velha | 111 |
| 3.4 – A produção industrial citadina se diversifica e novas fábricas são instaladas no final do século XIX (charutos, moagem de trigo, calçados, enlatados, biscoitos) | 116 |
| 3.5 – A implementação na produção fabril na cidade do Rio Grande pelos imigrantes italianos: Giovanni Hessemberger, Becchi, Pernigotti, Anselmi e Luiz Lorea | 119 |
| 3.6 – Novas estruturas são instaladas na cidade e a renovação urbana na área central prossegue | 123 |
| 4 – A expansão urbana e o terrapleno oeste sob concessão da Compagnie Française (1910/1930) | 128 |
| 4.1 – A construção do novo porto para a cidade do Rio Grande | 128 |
| 4.2 – As pré-condições para entrada do capital norte-americano e a formação do frigorífico Swift | 138 |
| 4.3 – Os melhoramentos na cidade do Rio Grande nas primeiras décadas do Século XX | 145 |
| 4.4 – A cidade se expande a partir de novas estruturas instaladas fora da área de maior adensamento: a construção do Hipódromo Independência e o parque que foi transformado em aeroporto | 152 |
| 5 – As transformações urbanas da cidade do Rio Grande: da industrialização restringida (1930/1950) à crise fabril na década de 1960 | 157 |
| 5.1 – A produção do espaço urbano sob a industrialização restringida ou substituição de importações | 157 |
| 5.2 – Um capítulo novo para a história do parque fabril do Rio Grande: a Refinaria de Petróleo Ipiranga | 164 |

| | |
|--|------------|
| 5.3 – As indústrias de alimentação no setor pesqueiro | 166 |
| 5.4 – Renovação urbana e expansão da periferia na primeira fase da industrialização restringida (décadas de 1930/1940) | 168 |
| 5.5 – A crise industrial e as oscilações nos índices de crescimento populacional e no número de empregos do setor secundário na cidade | 175 |
| 5.6 – A ruptura da indústria-cidade: a proliferação e dispersão das “vilas” através da comercialização privada de terras (décadas de 1950/1960) | 179 |
| 6 – Superporto, Distrito Industrial, indústria pesqueira, loteamentos periféricos e conjuntos habitacionais: a produção do espaço no segundo período industrial da cidade do Rio Grande (1970 a 1990) | 189 |
| 6.1 – O Distrito Industrial e o Superporto do Rio Grande | 192 |
| 6.2 – A indústria pesqueira nas décadas de 1970 e 1980: apogeu e crise | 200 |
| 6.3 – Loteamentos periféricos e conjuntos habitacionais: a expansão urbana durante as décadas de 1970 e 1980 | 204 |
| 7 – Considerações finais: o legado industrial passado e a resultante espacial presente | 219 |
| Referências | 227 |

LISTA DE MAPAS

| | |
|---|-----|
| Mapa 1 – Localização do município do Rio Grande no estado do Rio Grande do Sul | 24 |
| Mapa 2 – Mapa ferroviário do estado do Rio Grande do Sul no começo do século XX | 68 |
| Mapa 3 – Principais ruas comerciais do Rio Grande em 1829 | 75 |
| Mapa 4 – Cidade do Rio Grande em 1869 | 92 |
| Mapa 5 – Cidade do Rio Grande no final do Século XIX | 113 |
| Mapa 6 – Cidade do Rio Grande no ano de 1904 | 114 |
| Mapa 7 – Rio Grande – centro histórico e áreas inundáveis do leste | 132 |
| Mapa 8 – Terrapleno Oeste com o bairro planejado pelos franceses. | 135 |
| Mapa 9 – Terrapleno Oeste e Leste em 1918 | 137 |
| Mapa 10 – Cidade do Rio Grande em 1926 | 155 |
| Mapa 11 – Centro histórico e Terrapleno Leste em 1940 | 164 |
| Mapa 12 – Cidade do Rio Grande em 1944. | 172 |
| Mapa 13 – Principais loteamentos das décadas de 1950 e 1960 em Rio Grande | 187 |
| Mapa 14 – Área urbana da cidade do Rio Grande conforme Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – 1986. Localização das indústrias da primeira e segunda fase | 196 |
| Mapa 15 – Localização dos principais loteamentos da cidade do Rio Grande nas décadas de 1970 e 1980 | 210 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|-----|
| Tabela 1 – Estrangeiros na cidade do Rio Grande em 1888 | 79 |
| Tabela 2 – Amostragem das principais empresas industriais instaladas na cidade do Rio Grande no período de 1874 a 1930 ou durante a industrialização dispersa | 122 |
| Tabela 3 – Estrangeiros no município do Rio Grande em 1911 | 148 |
| Tabela 4 – Empresas industriais instaladas entre as décadas de 1930 a 1960 na cidade do Rio Grande ou durante a industrialização restringida | 163 |
| Tabela 5 – Loteamentos aprovados na primeira metade do século XX na cidade do Rio Grande | 174 |
| Tabela 6 – Evolução da população do município do Rio Grande (1900/1970) | 178 |
| Tabela 7 – Média anual de população empregada no setor secundário em Rio Grande (1931/1970) | 178 |
| Tabela 8 – Loteamentos aprovados pela Prefeitura Municipal nas décadas de 1950 e 1960 | 181 |
| Tabela 9 – Produção de soja no Brasil e no Rio Grande do Sul – 1970/1977 | 194 |
| Tabela 10 – Empresas industriais instaladas nas décadas de 1970 e 1980 ou segunda fase fabril da cidade do Rio Grande | 199 |
| Tabela 11 – Evolução da estrutura de emprego no município do Rio Grande (décadas de 1930 a 1980) | 205 |
| Tabela 12 – Prédios com mais de cinco pavimentos construídos nas décadas de 1970 e 1980 | 207 |
| Tabela 13 – Loteamentos aprovados pela Prefeitura Municipal nas décadas de 1970 e 1980 | 212 |

LISTA DE FOTOGRAFIAS

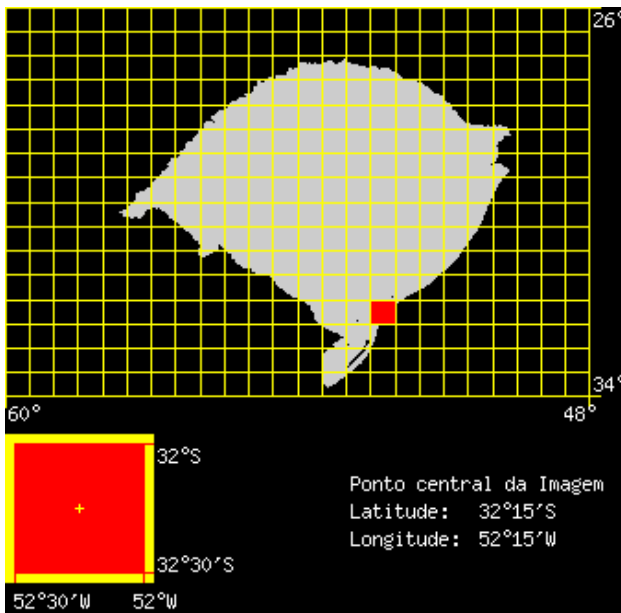
| | |
|--|-----|
| Fotografia 2 – Município do Rio Grande – imagem de satélite | 25 |
| Fotografia 3 – Capela de São Francisco de Assis | 75 |
| Fotografia 4 – Catedral de São Pedro | 75 |
| Fotografia 5 – Hospital Santa Casa de Misericórdia | 82 |
| Fotografia 6 – Igreja Luterana São Miguel | 83 |
| Fotografia 7 – Prédio de 1870 que sediou a empresa Wigg & Cia. .. | 86 |
| Fotografia 8 – Sobrado dos Azulejos que abrigou o London Brazilian Bank | 87 |
| Fotografia 9 – Igreja Anglicana | 88 |
| Fotografia 10 – Biblioteca Rio-Grandense | 94 |
| Fotografia 11 – Loja Maçônica União Constante | 95 |
| Fotografia 12 – Construção da fábrica Rheingantz na década de 1870 | 98 |
| Fotografia 13 – Parque da Fábrica Rheingantz | 106 |
| Fotografia 14 – Vila Operária da Rheingantz | 108 |
| Fotografia 15 – Casas destinadas aos mestres da Fábrica Rheingantz | 108 |
| Fotografia 16 – Cassino dos Mestres | 109 |
| Fotografia 17 – Escola Comendador Rheingantz | 109 |
| Fotografia 18 – Reservatório da Hidráulica | 115 |
| Fotografia 19 – Cia. de Fiação e Tecelagem Ítalo-Brasileira | 120 |
| Fotografia 20 – Prefeitura Municipal | 124 |
| Fotografia 21 – Alfândega | 125 |
| Fotografia 22 – Antigo Quartel-General | 126 |

| | |
|---|-----|
| Fotografia 23 – Foto aérea atual do Porto Novo e do Terrapleno Oeste | 128 |
| Fotografia 24 – Molhe Oeste e Molhe Leste – acesso do Oceano Atlântico ao canal que dá acesso aos portos do Rio Grande .. | 131 |
| Fotografia 25 – Rua Marechal Floriano na década de 1930 | 146 |
| Fotografia 26 – Hotel Paris | 147 |
| Fotografia 27 – Clube Caixeiral | 147 |
| Fotografia 28 – Canaleta da Avenida Major Carlos Pinto (antigas trincheiras) | 150 |
| Fotografia 29 – Colégio Estadual Lemos Júnior | 151 |
| Fotografia 30 – Liceu Salesiano Leão XIII | 151 |
| Fotografia 31 – Refinaria de Petróleo Ipiranga | 166 |
| Fotografia 32 – Câmara do Comércio | 171 |
| Fotografia 33 – Correios e Telégrafos | 171 |
| Fotografia 34 – Distrito Industrial da cidade do Rio Grande | 189 |
| Fotografia 35 – Centro da cidade do Rio Grande hoje | 210 |
| Fotografia 36 – Vista parcial da Rua Marechal Floriano na atualidade | 222 |

INTRODUÇÃO

A realidade brasileira tem sido palco de diversos atos e agentes no que se refere à ocupação do espaço urbano, já que alguns destes foram determinantes em sua apropriação. O trabalho aqui proposto faz uma análise acerca de como os períodos industriais impulsionaram o desenvolvimento de uma cidade portuária através da sua produção do espaço, entendida como resultado de um trabalho social.

A cidade do Rio Grande foi fundada em 1737, na desembocadura da Laguna dos Patos, e representa o primeiro marco lusitano nas terras rio-grandenses (ver mapa 1).



Mapa 1 – Localização do município do Rio Grande no estado do Rio Grande do Sul

Fonte: Embrapa



Município do Rio Grande – imagem de satélite

Por ser Rio Grande a cidade mais antiga do Rio Grande do Sul e a única a dispor de um porto marítimo, ocorreu um desenvolvimento comercial considerável durante o século XIX, assim como a implantação de um parque industrial diverso, sob os auspícios da industrialização dispersa¹, característica do período. Tal fato ensejou o desenvolvimento de uma urbanidade no extremo meridional do Brasil, sob a hegemonia cultural francesa. Como forma de relacionar os diferentes períodos

¹ *Industrialização dispersa* aqui entendida na perspectiva de Cano (1985, p. 63), como uma indústria relativamente descentralizada, explicada pelos complexos regionais pouco integrados em âmbito nacional, tendo cada região sua própria economia. Essa industrialização era induzida pelo setor exportador e se estendeu até a crise de 1929.

históricos e sua resultante espacial, impõem-se demarcações temporais, através das periodizações industriais que ocorreram na cidade. A primeira compreende o período da industrialização dispersa na cidade, que tem início em 1874 e se estende até a década de 1960. Nesse momento ocorre uma retração do parque produtivo, com o fechamento de boa parte das fábricas instaladas entre as décadas de 1950 e 1960. Por último, e como contraponto do primeiro período, soma-se o impulso industrial ocorrido na cidade, que começa na década de 1970 e vai até os dias de hoje, a partir da instalação de um distrito industrial e terminais portuários. Restringimo-nos até a 1990, pois a abertura da economia nacional para o mercado externo não será tratada neste trabalho, uma vez que as implicações complexas desse período não seriam abordadas a contento, já que estamos tratando de mais de um século de industrialização e suas resultantes espaciais.

A primeira fase industrial registra a origem da industrialização nesta cidade e no Rio Grande do Sul. Esse marco está representado pela fundação da fábrica de tecidos Rheingantz. Posteriormente, suas congêneres iriam também ocupar o espaço rio-grandino paulatinamente, de modo que no período surgiram indústrias dos mais diversos setores. Isso compreende as indústrias têxteis, o frigorífico, as cordoarias, a fábrica de calçados, as indústrias de pescado, a fabricação de alimentos em conservas, os biscoitos, a fábrica de charutos, o estaleiro, os moinhos de farinha, a siderurgia e a fábrica de óleos vegetais. É importante destacar que as grandes empresas industriais instaladas no primeiro período industrial, e que constam neste trabalho, empregavam mais de uma centena de operários², e algumas ultrapassavam a cifra de mil trabalhadores. Isto tudo em meio a um Brasil ainda rural.

Portanto, ao propormos esses períodos industriais na cidade do Rio Grande, delimitamos o primeiro desde a fundação do complexo Rheingantz até a década de 1960, embora alguns acontecimentos na década de 1930, com a nova política de substituição de importações ou industrialização restringida, justificassem uma subdivisão desses períodos. Conforme Cano (1985, p. 76),

² 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 um número mínimo de operários empregados. Optamos pela segunda alternativa, em que somente foram contadas como indústria as fábricas que empregavam mais de 100 trabalhadores.

Restringida porque de um lado, da mesma forma que na conceituação de substituição de importações, a reprodução ampliada de seu capital produtivo depende ainda do setor exportador, que gera as divisas necessárias às importações dos bens de produção. Restringida também, porque não possui expressivo compartimento produtor de bens de produção, não marcha sobre seus próprios pés, isto é, não tem condições de autonomia para sua reprodução.

Em relação ao primeiro período, embora o tenhamos demarcado juntamente com as alterações que ocorriam nacionalmente, com a substituição de importações, é mister destacar que nem todas as características desenvolvidas em âmbito nacional tiveram respaldo localmente, criando peculiaridades econômicas com resultantes espaciais específicas. Pois, após a Revolução de 1930, houve a instalação de novos parques industriais, principalmente no setor de alimentos e no setor químico (refinaria de petróleo). O primeiro restringe-se à industrialização de pescados, enquanto a refinaria apresenta peculiaridades bastante específicas quanto a sua instalação e desenvolvimento, como veremos no decorrer do trabalho. É imperioso lembrar que os demais setores industriais já instalados na cidade começavam a apresentar oscilações na sua produção, conforme as necessidades imanentes do mercado consumidor do centro do país e do exterior. Em âmbito nacional, devido à competição desvantajosa com São Paulo, pois os produtos rio-grandinos teriam que percorrer grande distância; em âmbito internacional, graças à influência das grandes guerras, que trouxe uma euforia na expansão produtiva da cidade, voltada para esse mercado, e uma queda acentuada após o período beligerante.

A transição entre as duas periodizações representa, na verdade, uma passagem entre o primeiro modelo industrial implantado na cidade, com uma industrialização diversa e uma espacialização urbana que acompanhava as fábricas, entrando numa crise econômica profunda, e o berço de um novo período, com a instalação de um distrito industrial. As duas décadas de transição – 1950/1960 – representaram o fechamento de boa parte do parque produtivo até então, ocasionando o desemprego para milhares de operários. Paralelamente a isso, representou uma conjuntura marcante em termos da criação de novos loteamentos urbanos. Nessas décadas a cidade empobrece e ao mesmo tempo se expande, contraditoriamente.

O segundo período representa as décadas de 1970 e 1980, em que a intervenção estatal juntamente com a iniciativa privada colocou em prática uma grande plataforma portuário-industrial, com predominância de indústrias químicas como a de fertilizantes, assim

como de refino de óleo de soja. Para isso a cidade portuária colocava-se a montante e a jusante de determinados processos produtivos para os corredores de exportação implantados nos anos 70, que totalizaram mais de quatro bilhões de dólares de investimentos estatais e privados. É mister destacar que para o segundo período a realidade mostrou-se bem aquém em relação a tudo o que foi planejado e investido em termos de infra-estrutura para a cidade do Rio Grande.

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. Conforme Santos (1996, p. 61).

Técnicas agrícolas, industriais, comerciais, culturais, políticas, da difusão da informação, dos transportes, das comunicações, da distribuição etc.; técnicas que, aparentes ou não em uma paisagem, são todavia um dos dados explicativos do espaço. Tais técnicas não têm a mesma idade e desse modo se pode falar do anacronismo de algumas e do modernismo de outras, como, naturalmente, de situações intermediárias. (...) Em qualquer lugar que seja a fração do espaço, cada variável revela uma técnica ou um conjunto de técnicas particulares.

O resultado desse crescimento fabril pode ser exponencial, seja para atender as demandas da população que se subordina diretamente à produção, como o operariado, ou para aqueles envolvidos de forma indireta. Ao se tratar de uma cidade portuária, alguns desses aspectos são ainda mais relevantes, seja pela forma concentrada do capital investido, seja por esse capital ser oriundo de outras localidades ou até mesmo do exterior.

Nesta conjunção de fatores reside a análise maior deste projeto, que é compreender a formação sócio-espacial de uma cidade através dos seus impulsos econômicos e, principalmente, industriais. Rio Grande é marcada pela urbanização e industrialização, desde o final do século XIX, graças à vantagem fisiográfica de ter condições de sediar o único porto marítimo do estado do Rio Grande do Sul, o qual serviu como pólo atrativo às fábricas. É evidente que, por se tratar de uma restinga arenosa na desembocadura da Laguna dos Patos, as características, em sua expansão, através dos diversos aterros

realizados, ocasionaram peculiaridades específicas, das quais o solo já nasce urbano. As rugosidades deixadas através de seus prédios, de suas ruas, de seus monumentos demarcam as passagens de momentos históricos peculiares e que delinearão o perfil urbano de uma cidade. Este representa momentos vividos e construídos em um determinado período histórico, através do qual pretendemos resgatá-los. “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” (LEFÈBVRE, 2001, p. 47).

Vale ressaltar que, apesar da periodização que buscamos impor, houve casos de empresas industriais rio-grandinas que fugiram a tais marcos, pois tiveram capacidade de resistir às agruras dos jogos econômicos que marcaram a história econômica industrial em âmbito regional, nacional e internacional. É o caso da indústria pesqueira rio-grandina que sobreviveu à quebradeira das empresas industriais nas décadas de 1950/1960 e viria inclusive a se expandir nas próximas décadas através do financiamento estatal.

Todo esse potencial industrial investido em uma cidade por mais de um século de industrialização poderia e para muitos deveria ter representado um grande desenvolvimento econômico e social para o Rio Grande, no entanto isso se concretizou somente em parte. Percebe-se uma cidade ainda bastante empobrecida socialmente e incapaz de ter engendrado uma classe média significativa. De acordo com Lefèvre (2001, p. 141), “A experiência prática mostra que pode haver crescimento sem desenvolvimento social (crescimento quantitativo, sem desenvolvimento qualitativo). Nessas condições, as transformações na sociedade são mais aparentes do que reais”.

A possibilidade de essa industrialização não ter gerado o desenvolvimento esperado é um fato significativo. Não que queiramos isolar o lugar como algo específico e peculiar, dentro de uma lógica capitalista própria, mas sim como este lugar – Rio Grande, no Rio Grande do Sul –, engendrou-se dentro de uma hierarquia de escalas políticas e econômicas em âmbito regional, nacional e internacional. Dessa maneira o espaço urbano foi sendo produzido, respondendo a essas oscilações e também criando peculiaridades próprias.

A industrialização nacional e a industrialização na cidade do Rio Grande apresenta diversos pontos de convergência, os quais estendem-se desde a industrialização dispersa até a industrialização restringida ou substituição de importações. Isso ficará mais claro no decorrer do trabalho, no entanto acreditamos que nem todas as periodizações sejam congruentes, haja vista que há especificidades locais que fogem à regra do que ocorria nacionalmente.

Portanto, propomos correlacionar elementos e fatores para uma discussão a respeito de uma zona urbana marcada por fortes períodos de industrialização e com forte presença de um capital exógeno à cidade, atraído graças ao privilégio de tal cidade possuir um porto importante, com suas imbricações resultantes.

O trabalho analisa elementos amplos, como períodos de industrialização e de urbanização em uma cidade portuária e com uma vida pregressa de mais de um século de industrialização, através de pesquisa bibliográfica e documental. Também propõe relacionar teorias de desenvolvimento econômico industrial com as teorias sobre o desenvolvimento urbano no entendimento de como se formou a espacialidade urbana pelo viés portuário-industrial. A realidade industrial rio-grandina está repleta de contradições, de grandes empresas que se instalaram na cidade através de grandes investimentos estatais e privados. Concomitantemente, a maior parte dessas empresas veio a fechar, a se retrair ou a transferir seu parque produtivo para outras áreas do país. Acredita-se que a forma de ocupação urbana deixada pelo desenvolvimento econômico pujante e pregresso, principalmente durante a industrialização dispersa, tenha deixado rugosidades mais marcantes e díspares do que aquelas registradas com as outras periodizações.

No plano teórico, a contribuição de Henri Lefèbvre, através de suas categorias de análise espacial (forma, estrutura e função), foi tão significativa a ponto de receber duas unidades dedicadas a essa concepção e a esse autor. Mas não se restringe somente a ele, já que a analogia entre economia industrial e espaço social através das transformações do capitalismo monopolista durante o século XX puderam ser mais bem explicitadas numa perspectiva marxista através das análises feitas por autores como Máximo Quaini, Alan Lipietz e Mark Gottdiener. As transformações no mundo do trabalho também foram escandidas na perspectiva de Harry Braverman. Esses autores, além de outros que foram utilizados na feitura desta obra, representaram uma contribuição fundamental na compreensão de como o espaço foi concebido e transformado durante a análise do período proposto.

Quanto à cidade do Rio Grande, houve diversas contribuições de outros autores para o entendimento desta realidade espacial citadina através dos períodos industriais remanescentes, que, embora tenham sido parcelares, ao mesmo tempo foram fundamentais para explicitar os acontecimentos de cada período. Desde já deve ficar claro que os trabalhos aqui enunciados não foram escolhidos como os mais importantes, mas, devido à abrangência da proposta de trabalho, foram aqueles com que tivemos contato, e, portanto, foram selecionados. Com isso, outras obras que digam respeito à formação da cidade do Rio Grande podem ter sido

excluídas, pois durante nossas pesquisas não tivemos contato.

Os trabalhos citados a seguir narram períodos importantes da história econômica e social rio-grandina, e foram largamente utilizados para esta pesquisa, sem falar que os períodos mais antigos só poderiam ser analisados através das fontes bibliográficas. Propomos duas temporalidades para a cidade: a primeira, pré-industrial, desde sua fundação em 1737, que se desenvolveu através de penúrias econômicas e sociais, restando à pobre vila ser somente um ponto de fortificação como base para os portugueses entre Laguna, porto lusitano mais próximo, e a Colônia do Sacramento, na época pertencente ao reino português e hoje em terras uruguaias. Nesse aspecto, a obra *A vila do Rio Grande de São Pedro 1737-1822*, de Queiroz (1987), representa o principal referencial desse período histórico da cidade do Rio Grande quanto à formação espacial e econômica. Utilizamos o mesmo critério da autora, ao tomar o ano de 1822 como demarcação temporal para esse período militar, para que a vila fortificada fosse se transformando numa cidade comercial, com a presença de povos de diversas origens e que contribuíram para o enriquecimento econômico e arquitetônico do Rio Grande. Para esse período, os artigos de Raphael Copstein, “Evolução urbana de Rio Grande” (1982) e “O trabalho estrangeiro no município do Rio Grande” (1975), representaram uma importante contribuição sobre a evolução espacial da cidade do Rio Grande no período comercial e até mesmo nas duas primeiras décadas do século XX. Portanto, o autor avança até meia centúria do período industrial da cidade, demonstrando como a passagem do capital comercial para o industrial reforçou o cosmopolitismo urbano em Rio Grande. Esse reforço foi dado através de imigrantes europeus ou de descendentes de primeira e segunda geração, predominantemente, que a partir das atividades comerciais e financeiras implantadas contribuíram para a expansão comercial da cidade. Isso tudo serviu, como o próprio autor declara, para a *função comercial redistribuidora* que a cidade assume, como ponto de entrada e saída do Estado do Rio Grande do Sul num período em que o porto se colocava como principal pólo de escoamento tanto de importação como de exportação. Esse enriquecimento comercial da cidade estava diretamente ligado ao desenvolvimento do interior do Rio Grande do Sul, mais precisamente da região da campanha e da cidade de Pelotas, através das charqueadas. Nesse sentido, os trabalhos e análises feitas por Sandra Jatahy Pesavento foram de fundamental importância na compreensão dos fatores internos e externos que favoreceram o desenvolvimento e o enriquecimento dos produtores e charqueadores rio-grandenses, expressos através da vida suntuosa que levavam na cidade de Pelotas

e em outras cidades sul-rio-grandenses, o que inclui Rio Grande. Dessa autora, os trabalhos *A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina do trabalho* (1988) e *República Velha gaúcha: charqueadores, frigoríficos e criadores* (1980) transcrevem a realidade da metade sul rio-grandense no final do século XIX, o poder político dos criadores no âmbito do estado, assim como a difícil articulação entre criadores e charqueadores, que se refletiria para com a indústria, no sentido de transferência do capital da pecuária para as empresas fabris, já que isso se daria de forma indireta, via capital comercial nas cidades de Pelotas e principalmente Rio Grande, devido ao porto.

Se por um lado Copstein nos dá uma contribuição importante em termos de evolução espacial e cosmopolitismo urbano no século XIX, a obra de Ézio Bittencourt, *Da rua ao teatro: os prazeres de uma cidade*, nos fornece os aspectos de urbanidade que se desenvolvia na cidade do Rio Grande no tocante ao teatro e todo tipo de vida cultural, como a frequência aos clubes, além de dar pistas importantes sobre melhorias urbanas que ocorriam em termos de infra-estrutura. Esse autor nos informa como a cidade de hábitos lusitanos se afrancesa no andar as ruas e na frequência dos lugares públicos.

Outra contribuição importante para a compreensão desse período foi a de Paul Singer, em *Desenvolvimento econômico e evolução urbana* (1977). Ao analisar a cidade de Porto Alegre, relata as oscilações econômicas entre as duas “regiões” do Rio Grande do Sul: o sul latifundiário e pecuarista, escravocrata e que dominava politicamente os principais cargos políticos no Estado à época; e o norte, baseado na pequena propriedade, na agricultura e na mão-de-obra imigrante. Se a primeira era encabeçada por Rio Grande e Pelotas, a outra metade era capitaneada por Porto Alegre. Tal oscilação de liderança do Estado se prorroga durante o século XIX, mas a partir das primeiras décadas do século passado Porto Alegre continuará a comandar, no papel de capital, a economia rio-grandense.

Por outro lado, Hugo Neves, em *O porto do Rio Grande no período de 1890-1930* (1980), nos fornece elementos importantes sobre a construção do segundo porto da cidade do Rio Grande, sob concessão da Cie. Française, assim como acerca da urbanização ao leste do núcleo urbano inicial.

Alguns trabalhos significativos de descrição minuciosa, quase enciclopédica, como era comum no começo do século XX, nos permitem compreender melhor cada período da cidade, o número de estruturas existentes e a funcionalidade da vida urbana através dos hábitos citadinos, que eram detalhadamente descritos em livros como destes autores: Monte Domecq (1916); Alfredo Costa (1922) e Fortunato

Pimentel (1944). Embora sem uma análise mais crítica do que estava sendo enunciado, até mesmo porque o positivismo reinava naquele período, tais obras nos deixam importantes registros e não hesitamos em citá-las para compreendermos a evolução espacial da cidade. Se as duas primeiras obras nos apresentaram a cidade na industrialização dispersa, o livro de Fortunato Pimentel nos mostraria Rio Grande já durante a industrialização restringida, embora antes da crise fabril que se abateria a partir da década de 1950.

Outros trabalhos enunciados a partir da lógica industrial e o espaço citadino também devem ser mencionados, tanto em relação à atividade pesqueira (César Martins, 1997 e 2002), como sobre a implantação do distrito industrial na década de 1970, no trabalho de Marcelo Domingues (1995). Quanto a um trabalho que mostrasse a evolução espacial da cidade e fornecesse subsídios na relação com as atividades econômicas, o artigo “Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande”, publicado na *Revista Brasileira de Geografia* (1994), de Salvatori et al., demonstra, inclusive com mapas, como a cidade foi crescendo e as direções desse crescimento. É evidente que, por se tratar de um artigo, e pela amplitude temporal, desde a fundação da cidade até a década de 1990, há restrições impostas pelo dimensionamento na proposição desse formato de texto. Mesmo assim, em termos de formação espacial do Rio Grande, ainda é um dos mais utilizados e citados.

Optamos em citar algumas obras e autores que também buscaram analisar a evolução espacial da cidade do Rio Grande, ou mesmo aqueles que de alguma forma tiveram uma contribuição importante nesse processo, ainda que sem a pretensão de análise espacial. Além desses, poderemos verificar outros trabalhos e autores no decorrer do texto que se somam para formar a constituição espacial de uma cidade portuário-industrial, analisada não somente do ponto de vista da especulação imobiliária e valorização da terra, tão comum nos trabalhos da Geografia, mas também e principalmente, pelas estruturas que foi recebendo, a forma que a cidade foi tomando a partir das transformações ocorridas em sua funcionalidade industrial e portuária.

Se dispomos de trabalhos com um grau maior de complexidade para o período militar e comercial da cidade, não conhecemos trabalhos de maior envergadura que compreendam a formação espacial durante o período industrial da cidade, ou, quando os temos, são parcelares, por estar seu enfoque principal deslocado da questão espacial, ou parcelares quanto à questão temporal. Como a industrialização em Rio Grande ultrapassa esses limites, é nesse sentido que este trabalho pretende contribuir, a respeito da formação de uma cidade que ora é apresentada.

CAPÍTULO 1

A produção do espaço urbano

A proposta de trabalho sobre a produção do espaço em uma cidade portuário-industrial faz-se de recortes teóricos necessários para o bom desenvolvimento do trabalho. Ao buscar um estudo específico, a *produção do espaço de uma cidade portuário-industrial*, dentro de um tema abrangente, *industrialização e urbanização*, optamos por um recorte metodológico dialético de como tal espaço foi historicamente construído.

Faz-se necessário, então, uma revisão teórica sobre a forma de produção do espaço social, pois ao desvendar as funções de um sistema tão complexo torna-se mister a busca da história dos conceitos para o entendimento de uma realidade urbana. Essa revisão será calcada naqueles autores que, em um processo dialético, desvendam uma realidade que foi e é produzida sob o sistema capitalista de produção, com ênfase para a sociedade industrial e tudo o que ela carrega consigo, o que não se restringe a uma mera relação econômica de compra e venda, ou uma relação de trabalho, mas sim como um *modus vivendi* e um *modus faciendi*.¹

Conforme Marx (1973, p. 5), “a produção também não é apenas uma produção particular, mas é sempre, ao contrário, certo corpo social, sujeito social, que exerce sua atividade numa totalidade maior ou menor de ramos de produção”. Conforme o autor, a produção é apresentada na gênese do processo produtivo, assim como o consumo está no outro extremo; já a troca e a distribuição estão entre os dois primeiros citados. A produção não produz exclusivamente o objeto a ser consumido, mas também o modo de consumir, portanto a produção cria o consumidor.

A idéia que se apresenta por si mesma é esta: na produção, os membros da sociedade apropriam-se (produzem, moldam) os produtos da natureza

¹ *Modus vivendi* entendido como a maneira de viver, e *modus faciendi*, como a maneira de fazer. Salienta-se que, enquanto o primeiro resigna o sacrifício na perda de uma parte de sua liberdade em benefício de outrem, o *modus faciendi* restringe-se em como a receita é colocada em prática. Entendemos que ambos habitam conjuntamente (JARDIM JÚNIOR, 1997, p. 66).

para as necessidades humanas; a distribuição determina a proporção dos produtos de que o indivíduo participa; a troca fornece-lhe os produtos particulares em que queira converter a quantia que lhe coube pela distribuição; finalmente, no consumo, os produtos convertem-se em objetos de desfrute, de apropriação individual (MARX, 1973, p. 7).

Ou seja, a produção cria objetos a partir de necessidades, já a distribuição se encarregará de fazer o reparte conforme as leis sociais determinadas por uma sociedade. Por sua vez, a troca irá dividir novamente, segundo a necessidade individual, o que já foi partido pela distribuição. E por último, “o consumo desaparece do movimento social, convertendo-se diretamente em objeto e servidor da necessidade individual satisfazendo-se no desfrute” (MARX, 1973, p. 7).

Conforme o autor, a distribuição daquilo que foi produzido será sempre uma determinação dada pela sociedade, enquanto a troca é o resultado do momento determinado pelos indivíduos. A produção será sempre remediada através de sua distribuição e aguçada com o processo de industrialização.

A introdução de parques industriais e todas as etapas que compõem o circuito produtivo resultam em formação de espaço e nas relações que os diversos pontos do espaço estabelecem entre si. Nesse sentido, Marx (1973, p. 13) diz que “O resultado a que chegamos não é que a produção, a distribuição, o intercâmbio, o consumo, são idênticos, mas que todos eles são elementos de uma totalidade, diferenças dentro de uma unidade”.

A exemplo, constatamos que havendo alteração na distribuição, ocorrerá simultaneamente mudança na produção, seja para mais ou para menos. Enfim, as necessidades de consumo irão determinar a produção.

Dando continuidade a essa aceção, a contribuição de Henri Lefèbvre na compreensão de como o espaço urbano foi sendo produzido também é de grande valia, como mencionado a seguir.

1.1 – A produção do espaço em Lefèbvre

A produção espacial é aqui entendida como resultado de uma produção social, tomando uma maior dimensão como espaço social no dizer de Lefèbvre (1974, p. 103). Vejamos:

O conceito de espaço social se desenvolve, se amplificando. Ele se introduz no seio do conceito de produção e mesmo o invade; ele se torna o conteúdo, talvez essencial. Ele engendra então um movimento dialético muito específico, que não abole certamente a relação ‘produção-consumo’ aplicada

às coisas (os bens, as mercadorias, os objetos de troca), mas a modifica, amplificando-a. Uma unidade se entrevê entre os níveis freqüentemente separados da análise; as forças produtivas e seus componentes (natureza, trabalho, técnica, conhecimento), as estruturas (relações de propriedade), as superestruturas (as instituições e o próprio Estado)².

O espaço social não é um objeto específico, ou um produto, ou simplesmente resultado de um único processo, mas refere e apreende produtos e relações de coexistência e simultaneidade (LEFÈBVRE, 1974, p. 88). Ao trazer essa teoria à realidade, pode-se afirmar que, a cada período industrial que se desenvolvia na cidade do Rio Grande, essa coexistência e essa simultaneidade eram criadas entre os diversos elementos que passavam a fazer parte do espaço social.

O espaço social não é uma coisa entre outras, nem um produto qualquer entre outros, mas sim compreende relações de convivência e de coincidência, ordem e desordem, embora relativas. Tal qual a natureza, que não apresenta uma única simetria na produção e reprodução de sua biota, a vida não aparece e desaparece da mesma forma, pois as espécies não são as mesmas e percorrem caminhos diferenciados durante a sua existência.

Os espaços sociais são complexos, pois se mesclam e/ou se superpõem. Há as fronteiras visíveis, como os muros que expõem uma separação física, que representam um limite da propriedade privada, porém não separam o espaço social. Este é produzido ao curso do tempo; são distintos, mas não dissociáveis.

Corroborando, David Harvey (1980, p. 23) diz que o espaço social corresponde a um complexo de sentimentos e imagens individuais que no todo formam um simbolismo espacial que cerca esses indivíduos. Se cada pessoa vive em sua própria teia, no dizer desse autor, a análise espacial torna-se possível porque os grupos de pessoas compartilham imagens similares sobre o espaço que os circunda. Já Gottdiener (1993, p. 127), seguindo a perspectiva de Lefèbvre, considera:

O espaço é ao mesmo tempo o local geográfico da ação e a possibilidade social de engajar-se na ação. Isto é, num plano individual,

² *"Le concept d'espace social se développe donc en s'élargissant. Il s'introduit au sein du concept de production et même l'envahit; il en devient le contenu, peut-être essentiel. Il engendre alors un mouvement dialectique très spécifique, qui n'abolit certainement pas le rapport 'production-consommation' appliqué aux choses (les biens, les marchandises, les objets de l'échange), mais le modifie en l'amplifiant. Une unité s'entrevoit entre les niveaux souvent séparés de l'analyse; les forces productives et leurs composantes (nature, travail, technique, connaissance), les structures (rapports de propriété), les superstructures (les institutions et l'État lui-même)."*

por exemplo, ele não só representa o local onde ocorrem os eventos (a função de receptáculo), mas também significa a permissão social de engajar-se nesses eventos (a função da ordem social).

Lefèbvre revela as implicações em demonstrar que o espaço social é um produto social. A primeira implicação refere-se ao afastamento da natureza em relação à *sociedade*, apesar de ser a matéria-prima de onde irão operar as forças produtivas ao produzir o seu espaço. A segunda implicação se refere à especificidade de cada sociedade em produzir espaços ímpares, resultado de relações sociais que naquele local se realizaram e se desenvolveram. Parte-se da premissa de que tais particularidades se desenvolvem na base familiar, na formação biofisiológica, no sexo, na composição etária, na forma de organizar a família, sua hierarquização e as conseqüências que serão levadas na reprodução do trabalho: “entretanto, o espaço social discerne, para as ‘localizar’, essas atividades” (LEFÈBVRE, 1974, p. 41)³.

Na sociedade moderna a situação se complica. Lefèbvre cita três níveis que se imbricam no processo que produz o espaço: a reprodução biológica realizada na família; a reprodução da força de trabalho como tal, e a reprodução das relações sociais de produção, que se constitui na própria sociedade capitalista. “Esses níveis e processos são mantidos num estado de coexistência e coesão pela ação do espaço social, isto é, pela comunidade orgânica de produção e consumo” (GOTTDIENER, 1993, p. 147).

Isso permite que alguns lugares adquiram determinadas especificidades, dada essa gama de elementos e relações próprias, pois, apesar da alienação imposta, existem particularidades geograficamente localizadas que de alguma maneira se diferenciam e imprimem um ritmo particular naquele espaço.

As categorias de análise social – *forma, estrutura e função* –, analisadas e propostas por Lefèbvre, servirão como categorias para a compreensão do espaço produzido.

A forma corresponde aproximativamente ao momento comunicável, portanto ao percebido. A função se cumpre, se efetua ou não; ela corresponde ao vivido em um espaço de representação. A estrutura se concebe; ela implica uma representação do espaço. Juntas correspondem a uma prática espacial (LEFÈBVRE, 1974, p. 425).⁴

³ “*pourtant, l'espace social discerne, pour les 'localiser', ces activités*”.

⁴ “*La forme correspond approximativement au moment communicable, donc au perçu. La fonction s'accomplit; elle s'effectue ou non; elle correspond au vécu dans un espace de*

O espaço é a morfologia social, é o vivido, que é um organismo existente na sua forma por ele mesmo, intimamente ligado às funções e estruturas. A forma do espaço social corresponde ao reencontro e a simultaneidade de tudo o que está no espaço, incluindo o que se produz nesse espaço a partir da natureza, da sociedade através de cooperação e conflitos. A terminologia forma pode apresentar uma pluralidade de acepções: estética, plástica e abstrata. Geralmente sua utilização implica a descrição de contornos, de volumes, de simetrias. (LEFÈBVRE, 1974, p. 173). No entanto, não se pode entender um espaço somente através da sua forma, pois existem diversas estruturas e diversas funções contidas na mesma configuração. A forma está diretamente ligada ao espaço percebido.

A função de um espaço geográfico está ligada às conseqüências da existência e ação de pessoas e objetos, que mudam conforme as oscilações engendradas ao espaço. A função pode estar ligada a programas estatais ou privados, coletivos ou particulares que acabam se impondo ou se permeando às funções existentes. A função corresponde ao espaço vivido.

Já a estrutura se refere à disposição de elementos que no conjunto tomam uma forma, e que são vitais para a funcionalidade de um espaço. Ela corresponde à natureza social e econômica existente num determinado momento para a sociedade. Conforme Lefèvre (1974, p. 461), “A própria estrutura combina unidades elementares no seio de um conjunto: ela exige de um lado o todo e de outro as unidades”⁵. A estrutura corresponde ao espaço concebido.

Imperioso destacar que para uma análise do espaço não se pode reatar uma relação social especificamente a uma forma, porque esta tem vida e necessita de um conteúdo para existir, assim como não se pode prender uma relação social a uma função, pois esta precisa de objetos para poder ser exercida.

Outras demarches intelectualmente indispensáveis: discernir, sem os dissociar, os três conceitos teóricos fundamentais, a saber: a estrutura, a função, a forma. Conhecer o alcance deles, suas áreas de validez, seus limites e suas relações recíprocas – saber que eles formam um todo, mas que os elementos desse todo têm uma certa independência e uma autonomia relativa – não privilegiar nenhum deles, fato que dá origem a uma ideologia, isto é, um sistema dogmático e fechado de significações:

représentation. La structure se conçoit; elle implique une représentation de l'espace. L'ensemble se situe dans une pratique spatiale.

⁵ “La structure elle-même agence des unités élémentaires au sein d'un ensemble: elle exige d'un côté l'ensemble (tout) et de l'autre les unités.”

o estruturalismo, o formalismo, o funcionalismo. Utilizá-los alternadamente, em pé de igualdade, para a análise do real (análise que não é nunca exaustiva e sem resíduos) bem como para a operação dita "transdução". Compreender que uma função pode se realizar através de estruturas diferentes, que não existe ligação unívoca entre os termos. Que função e estrutura se revestem de formas que as revelam e que as ocultam – que a triplicidade desses aspectos constitui um "todo" que é mais que esses aspectos, elementos e partes (LEFÈBVRE, 2001, p. 109).

O autor ainda salienta que não se pode pensar o espaço como um quadro ou uma caixa e que estes não tenham outra aplicação senão a de guardar o conteúdo, seja ele qual for. Isso, segundo Lefèbvre (1974, p. 112), é o erro inicial.

Lefèbvre fala de uma triplicidade que muitos já citaram: a *prática espacial* entendida como a produção e a reprodução em lugares específicos e contidos em espaços próprios de cada formação social; a *representação do espaço*, lugares das relações de produção, da ordem que se impõe, do conhecimento que se produz e dos signos conseqüentes; e os *espaços de representação*, que apresentam, com ou sem códigos, os simbolismos complexos e os recônditos contidos nas relações sociais. "Na realidade o espaço social incorpora os atos sociais, de sujeitos ao mesmo tempo coletivos e individuais, que nascem e morrem, sofrem e agem" (LEFÈBVRE, 1974, p. 43)⁶.

O espaço é um produto e suas partes correspondem a indicações do próprio processo produtivo, já que somente este em sua totalidade poderá revelar a realidade. Nos diferentes espaços produzidos na história, os resquícios de sua existência aparecem como produtos feitos nestas sociedades, objetos parciais, mas que não revelam aquela realidade. Portanto, os diversos profissionais partirão de um conjunto de fragmentos desse espaço para buscar o entendimento de sua totalidade.

A *prática espacial* de uma sociedade encobre faces do seu espaço, assim como essa mesma prática espacial descobre e decifra o espaço que ela contém. Na sociedade moderna, a vida cotidiana na realidade urbana e o próprio emprego do tempo são exemplos de como a prática espacial ocorre e acaba definindo aquele espaço, embora não se mostre totalmente revelado.

As *representações do espaço* estão engendradas na concepção que é feita pelo modo de produção que as produz, ou seja, serão resultado do conceito que as produziu. Já o *espaço de representação* é

⁶ "Dans la réalité, l'espace social incorpore des actes sociaux, ceux de sujets à la fois collectifs et individuels, que naissent et meurent, pâtissent et agissent."

o espaço simbolizado através das imagens e símbolos que as acompanham, o espaço dos artistas e dos filósofos, o espaço da imaginação. Ele recupera o espaço físico quando utiliza simbolicamente os seus objetos. O espaço de representação invade o imaginário e o simbolismo preenhe na história da sociedade. Ao serem estudados por antropólogos, etnógrafos, psicanalistas etc., estes negligenciam a espacialidade que contém suas descobertas, e com isso encobrem a prática espacial contida.

A prática espacial, as representações do espaço e os espaços de representação intervêm diferentemente na produção do espaço. É difícil mensurar que outros elementos intervêm no processo para delimitar tal ou tal intervenção de uma das três formas que irão produzir esse espaço. A época, o modo de produção, a sociedade, tudo isso faz parte e envolve esse todo conhecido e desconhecido, consciente e inconsciente. O percebido, o concebido e o vivido são três momentos, nem simples nem estáveis para sua compreensão, pois mudam conforme o consciente e o inconsciente de como se percebeu, concebeu e viveu (LEFÈBVRE, 1974, p. 57).

A partir destes, pode-se incluir um quarto elemento, ou seja, a própria história do espaço, que não se restringe a elementos estanques, como datas, costumes e leis, mas sim às forças produtivas que a partir duma relação determinaram a própria produção do espaço.

A história não pode contentar-se em estudar momentos privilegiados, como a formação, o auge, o declínio etc. de um espaço determinado, mas sim qual a relação deste com o global, quais as especificidades produzidas naquele local. “A história do espaço periodizará o processo produtivo de uma maneira que não coincidirá exatamente com as periodizações aceitas” (LEFÈBVRE, 1974, p. 59)⁷. Nesse sentido, é mister destacar que cada periodização representa relações espaciais se consolidam, se transformam e se refazem, produzindo uma espacialidade peculiar dentro de cada momento histórico.

A ciência do espaço procura ser explicitada há vários anos através de diversos caminhos – a filosofia, a epistemologia, a ecologia, a geopolítica, a análise sistêmica etc. “O conhecimento do espaço oscila entre descrição e fragmentação. Descrevem-se as coisas contidas no espaço, ou partes do espaço” (LEFÈBVRE, 1974, p. 109)⁸. E com isso

⁷ “L’histoire de l’espace périodisera le processus productif, d’une manière que ne coïncidera pas exactement avec les périodisations admises”.

⁸ “La connaissance de l’espace oscille entre description et fragmentation. On décrit des choses dans l’espace, ou des morceaux d’espace.”

criam-se diversas espacialidades, cada uma respectiva ao profissional que analisa. Portanto, a atenção sobre o espaço se dispersa e se perde em considerações sobre o que há no espaço, ou seja, suas fragmentações.

O autor observa que comumente o espaço é tratado de forma fragmentária, nos diversos espaços apresentados, como na arquitetura e na literatura. No entanto, para o modo de produção capitalista, tal fragmentação é primordial, pois mascara o todo da prática social (LEFÈBVRE, 1974, p. 15). Desaparecem na aparência da compreensão as relações que se dão na essência e que vão do local ao global. O autor coloca a sobrevivência do sistema capitalista como uma consequência de sua capacidade de ir recriando, de maneira contínua, todas as relações sociais necessárias para o modo de produção.

A hegemonia se exerce sobre a sociedade inteira, cultura e saber inclusos, mais freqüentemente por pessoas interpostas: os políticos, personalidades e partidos, mas também muitos intelectuais, os sábios. Ela se exerce então sobre as instituições e sobre as representações. Hoje, a classe dominante mantém sua hegemonia por todos os meios, o que inclui o saber (LEFÈBVRE, 1974, p. 17).⁹

Na compreensão da relação social, não há uma única teoria que a explique, pois ela está permeada de conflitos e contradições assim como se engendram no próprio conhecimento que procura entendê-la. O conhecimento do espaço não pode ficar preso a tal ou tal categoria codificada, mas desvendar a relação prática na interação do sujeito com seu espaço exterior (LEFÈBVRE, 1974, p. 26).

Para Lefèbvre, a divisão entre a história e a economia é tão nefasta quanto a fragmentação feita entre outros profissionais para analisar um espaço. O exemplo pode ser dado entre o arquiteto e o urbanista, o micro e o macro; tal especificidade só tem contribuído e reforçado o homogêneo, o que se repete. Os espaços repetitivos são resultados de ações reproduzidas da mesma maneira, em que a criatividade é mínima, e dessas ações resultam as mesmas “novas obras”, ou seja, os mesmos produtos.

Conforme o autor, foi entre o século XVI e o século XIX que se formou uma linguagem codificada sobre a base prática na relação cidade-campo, fundada sobre uma base euclidiana, e a partir desta

⁹ *L'hegemonie s'exerce sur la société entière, culture et savoir inclus, le plus souvent par personnes interposées: les politiques, personnalités et partis, mais aussi beaucoup d'intellectuels, de savants. Elle s'exerce donc sur les institutions et sur les représentations. Aujourd'hui, la classe dominante maintient son hégémonie par tous les moyens, y compris le savoir.*"

desdobraram-se linguagens comuns aos outros membros da sociedade. “O conhecimento não se assimila pelo abuso de uma linguagem bem feita. Ele se situa ao nível dos conceitos” (LEFÈBVRE, 1974, p. 25)¹⁰. Ou seja, muitas vezes se confunde a palavra sofisticada com os próprios conceitos.

A produção do espaço a partir de Lefèbvre busca desvendar as armadilhas propostas para quem busca se debruçar no entendimento das relações que se dão no e do espaço. Trata-se de configurações múltiplas que estão colocadas no cotidiano e que se apresentam de formas diversas e ambivalentes, em que se distanciam a pluralidade e a iniciativa criativa, individual, entrando no lugar destas a mesmice e a alienação coletiva. De forma paralela ocorre ampliação da relação de classes, antes mais restrita ao interior do setor produtivo, e que hoje perpassa as demais relações presentes na sociedade.

O espaço social é dúbio, pois está permeado de ilusões, de opacidades que muitas vezes envolvem e escondem o outro. Nesse momento o autor nos fala da ilusão da transparência. Ele expõe o distanciamento entre a linguagem e a prática social no mundo ocidental. A importância que nossa sociedade dá à escrita é grandiosa, seja nos mais diversos planos, do contrato de compra e venda ao contrato jurídico e civil. Dificilmente a palavra expressa através da linguagem terá uma valoração próxima à palavra escrita, pois comumente esconde uma prática social. Isso se deve ao distanciamento entre a linguagem e a prática social, duas realidades que normalmente são díspares, embora aceitas como uma só realidade no mundo ocidental.

Por que pronunciar assim a equivalência na espacialidade entre o conhecido e o transparente? Esse é o postulado de uma ideologia difusa (desde a filosofia clássica); essa ideologia, mesclada na cultura ocidental, valoriza a palavra e supervaloriza a escrita, em detrimento da prática social, que ela oculta (LEFÈBVRE, 1974, p. 37)¹¹.

A ilusão realística¹² se apresenta como a realidade, através dos olhos de quem a vê. Pois, assim como um escritor, um pintor, um arquiteto descreve uma realidade e imprime ali sua presença, o espaço

¹⁰ *"La connaissance ne s'assimile que par abus à un langage bien fait. Elle se situe au niveau des concepts"*.

¹¹ *"Pourquoi prononcer ainsi l'équivalence dans la spatialité entre le connu et le transparent? C'est le postulat d'une idéologie diffuse (depuis la philosophie classique); cette idéologie, mêlée à la culture occidentale, valorise la parole et survalorise l'écrit, au détriment de la pratique sociale, qu'elle occulte"*.

¹² Embora o termo não exista literalmente na língua portuguesa, buscou-se uma aproximação ao termo 'realistique' da Língua Francesa.

está permeado de presenças que à primeira vista se mostram como a mais pura realidade, criando a ilusão realística do que está posto, obscurecendo, portanto, a outra realidade que está imbricada na própria história filosófica do ocidente e sua forma de ver o mundo e de dominar a natureza. "O racional se naturaliza e a natureza se cobre de nostalgias que suplantam a razão" (LEFÈBVRE, 1974, p. 39).¹³

Lefèbvre recorre ainda à contribuição marxista, naquilo que ele considera o mais importante texto metodológico de Marx e que serve para a compreensão da própria produção do espaço.

Este procedimento é o que Marx propôs no seu principal texto "metodológico". As categorias (conceitos) que exprimem as relações sociais na sociedade mais desenvolvida, a sociedade burguesa, permitem ao mesmo tempo entender a estrutura e as relações de produção de todas as sociedades passadas, não somente porque subsistem vestígios, mas porque certas virtualidades (possibilidades), ao se desenvolverem, ganham todo seu sentido.¹⁴

As forças produtivas mediadas pela técnica permitem intervir em todos os níveis espaciais, do local ao global. Ao modificar o espaço inteiro sem abolir suas implicações, os pontos iniciais, os primeiros nós, os lugares situados nos diferentes espaços sociais substituem o espaço natural em um espaço produtivo (LEFÈBVRE, 1974, p. 108). Nesse aspecto, a realização de um espaço produtivo mediado pela técnica irá paulatinamente afastando cada vez mais o homem da natureza; o local para a realização dessa prática será o espaço urbano.

1.2 – A evolução do espaço urbano: elementos norteadores relativos à forma, à estrutura e à função

Ao falarmos em espaço urbano, compactuamos com a idéia de Harvey (1980, p. 34), que expressa a cidade como um complexo dinâmico, onde a forma e o processo social estão sempre interagindo. Além do mais, esse autor considera que "o espaço social não é somente uma variável de indivíduo para indivíduo e de grupo para grupo; ela é, também, variável no tempo" (HARVEY, 1993, p. 25).

¹³ "Le rationnel se naturalise et la nature se couvre de nostalgies qui supplantent la raison".

¹⁴ "Cette démarche, c'est celle que Marx propose dans son principal texte 'méthodologique'. Les catégories (concepts) qui expriment les rapports sociaux dans la société la plus développée, la société bourgeoise, permettent en même temps de saisir la structure et les rapports de production de toutes les sociétés passées, non seulement parce qu'il en subsiste des vestiges mais parce que certaines virtualités (possibilités) en se développant ont pris tout leur sens" (MARX, *Gundrisse*, apud LEFÈBVRE, 1974, p. 79).

Partilhamos da constatação de que a cidade é algo tão antigo quanto a própria história da humanidade dita “civilizada”¹⁵, em que aspectos de organização social passaram a ocorrer através da produção do excedente alimentar e da criação de instituições sociais, embora rudimentares, fixando populações em uma mesma área geográfica e apresentando relações de dominação e exploração. Não estamos nos referindo ainda à cidade sob o capitalismo, mas sim à história do próprio urbano pré-capitalista.

É mister destacar que na Antiguidade o espaço absoluto aparecia em sua concretude, reunindo todos os lugares e não possuindo uma existência simbólica. Como exemplo, o espaço dos santuários é o espaço absoluto, mesmo em um pequeno templo, em uma modesta igreja.

O espaço absoluto é vivido e não concebido, é espaço de representação mais que representação do espaço; desde que ele é concebido, seu prestígio se atenua e desaparece. Esse espaço possuidor de dimensões não coincide com aqueles espaços abstratos (euclidianos) (LEFÈBVRE, 1974, p. 275).

Segundo o autor, na versão grega o espaço absoluto pode não conter nada.

O volume percebido e concebido, iluminado pela claridade solar e pelo entendimento, resume o cosmo. Vazio ou ocupado pelo pensamento. Assim como a ágora. Ela faz parte do espaço absoluto, religioso e político. Ela o concentra. Vazio: ela deve permanecer como assembléia para os cidadãos livres se reunirem. O fórum romano ocupado pelos monumentos estatais, a tribuna, os templos, as tribunas dos oradores, mais tarde a prisão, povoada de objetos e de coisas, desmente o espaço grego (LEFÈBVRE, 1974, p. 275).¹⁶

Os gregos concebem a construção como arte, pois expressam uma idéia de unicidade; neste caso a forma e a estrutura são a mesma coisa, ao contrário do espaço romano, em que irá ocorrer uma cisão. Para estes, se há uma construção, a forma não se reveste dessa construção. Os volumes se dispõem em vistas de satisfazer tal ou tal função, na basílica ou nas termas, em que a utilização dos volumes construídos se distingue

¹⁵ Civilizado aqui entendido na concepção de Roland BRETTON, *Geografia das civilizações*. São Paulo: Ática, 1990.

¹⁶ *"Le volume perçu et conçu, éclairé par la clarté solaire et par celle de l'entendement, résume le cosmos. Vide ou occupé par la pensée. De même l'agora. Elle fait partie de l'espace absolu, religieux et politique. Elle le concentre. Vide: elle doit le rester pour que l'ecclesia (assemblée des citoyens libres) s'y réunisse. Le forum romain occupé par les monuments étatiques, la tribune, les temples, les rostres, plus tard la prison, peuplé d'objets et de choses, dément l'espace grec"*.

da apresentação de suas superfícies, da decoração.

As ordens criadas pelos gregos (o dórico, o jônico, o coríntio) correspondem à própria estrutura, e há nesta uma espécie de aparência na composição (estrutura) interna dos edifícios gregos que não se pode distinguir: a primeira contém e revela a segunda.

Segundo Lefébvre, os gregos através de suas construções não apresentam uma imagem de representação além daquela a qual ela representa em sua funcionalidade. O espaço, o corte das pedras, a geometria da massa, a ordenação, não se separam.

Se para os gregos há uma integração entre a forma, a estrutura e a função, seriam os romanos a desenvolver outro tipo de compreensão do espaço com a fragmentação das categorias antes descritas, assim como na inclusão de outros elementos importantes na formação do mundo ocidental e de sua urbanidade - *a lei*.

O império romano integra à sua ordem – militar, jurídica, política – a natureza, como figuração. O mundo na romanidade é um jogo de regras. A figura de poder do pai, o chefe, o soldado político, a lei e o direito irão impor a distribuição de terras e de recursos. Com isso o patrimônio não seria limitado pelo ser do outro, mas pelo direito de ser permitido ao outro que reparta o mesmo poder. Com isso se recompõe o espaço do poder.

Seria a partir de Roma que se formaria a representação do espaço, dando às mulheres, aos escravos e às crianças o seu tempo e o seu espaço. Já o livre cidadão, o soldado político, representa a ordem do mundo incorporado no espaço, representado na cidade retangular e severamente simétrica. “A Grécia moldada por Atenas e a Itália por Roma acabaram em sociedades tão diferentes em que uma produz e transmite o *logos* (lógica e saber) e a outra produz e transmite o direito” (LEFÈBVRE, 1974, p. 287)¹⁷.

É preciso destacar que mesmo após a decadência do Império Romano, a Europa retornando aos hábitos agrícolas e rurais, determinadas marcas impressas pelos gregos e pelos romanos ficariam submergidas na ruralidade européia que duraria mais de mil anos. Que valha a brevidade histórica que está sendo imposta, registre-se que as marcas deixadas por romanos como a lei e o poder político ligado ao homem/militar, assim como a simetria na organização do espaço, seria retomada com o advento das grandes navegações e com o surgimento do sistema capitalista, nada menos do que 1400 anos após a derrocada

¹⁷ “La Grèce, façonnée par Athènes et l'Italie par Rome aboutissent à des sociétés si différentes que l'une produit et transmet le Logos (logique et savoir) alors que l'autre a produit et transmet le Droit.”

do Império Romano. Isso graças ao ressurgimento dos espaços urbanos no território europeu ocidental. Na verdade, se a forma de viver era baseada na ruralidade e no poder ligado à Igreja, tais resquícios das civilizações grega e romana não desapareceram completamente, mas sim ficaram amortecidos sob um regime de organização social, política e econômica que não permitia que tais rugosidades aflorassem de forma plena. O espaço medieval se cultiva, ao mesmo tempo se decripta, no dizer de Lefèbvre (1974, p. 306), e permite que seja berço de um outro sistema que se forma, que ainda está na origem.

O espaço que emerge no Século XII na Europa ocidental, e que vai incorporando aos poucos (a França, a Inglaterra, a Holanda, a Alemanha e a Itália), esse é o espaço da acumulação, seu berço, seu local de nascença. Por que e como? Porque esse espaço laico resulta da ressurreição do Logos e do Cosmos, ao qual se subordinam o “mundo” e as forças subterrâneas. Com o Logos e a lógica, o direito se reconstitui; as relações contratuais (estipuladas) substituem os costumes e as extorsões baseadas no costume (LEFÈBVRE, 1974, p. 304)¹⁸.

Seguindo esta linha cronológica, conforme o pensador francês, seria no século XVI que na Europa Ocidental iria ocorrer algo de extrema importância. Tal acontecimento não apresenta uma data específica, nem uma mudança institucional, nem uma determinada medida econômica. Porém, o dinheiro passa gradativamente a suplantiar a importância da terra como meio de riqueza, no momento em que esta passa também a ter um valor. Isso significa uma mudança brutal, embora gradativa, da ordem vigente até então. Tal mudança teria a cidade como *locus* que se separa do campo, embora o domine e o explore. Nesse sentido, a derrubada das fronteiras feudais resultaria na formação de unidades políticas maiores e imprescindíveis ao novo sistema, os Estados Nacionais Europeus.

Se a cidade desempenhou um papel de centro de dominação política outrora, seria a partir do capitalismo e do desenvolvimento industrial que ela desempenharia um papel de dominação política, mas também de produção.

O impacto da Revolução Industrial na Europa somente irá reforçar o

¹⁸ *“l'espace qui emerge au XII siècle en Europe occidentale, qui gagne de proche en proche (la France, l'Angleterre, la Hollande, l'Allemagne et l'Italie), c'est l'espace de l'accumulation, son berceau, son lieu de naissance. Pourquoi et comment? Parce que cet espace laïcisé résulte de la résurrection du Logos et du Cosmos, qui se subordonnent le monde et les forces souterraines. Avec le Logos et la logique, le droit se reconstitue, les relations contractuelles (stipulées) se substituent aux coutumes et aux exactions coutumières.”*

papel das cidades como pólos, onde os espaços passam a se integrar cada vez mais, em que o rural vai se subordinando de maneira progressiva às necessidades do urbano, e onde o modo de vida urbano ocidental passa a ser difundido mundialmente. Tal processo é gradativo e não homogêneo em sua totalidade, já que se aproveita, através da permeabilidade capitalista, das peculiaridades culturais e econômicas regionais.

No entanto, as imposições de um modo de vida urbano e industrial se fazem sentir inicialmente nas cidades fabris, com alterações significativas na forma de viver, em que a temporalidade da natureza incorporada à vida dos homens do campo é substituída pelo tempo das máquinas. Se inicialmente isto ocorre nas cidades fabris, com o passar do tempo os outros espaços vão sendo incorporados e este novo modo de vida vai preenchendo todos os recônditos, sejam urbanos ou rurais.¹⁹

O espaço industrial e sua prática irão introduzir novos conceitos e novas questões ao urbano. Ao contrário da criatividade e das diferenças surgidas em espaços pré-industriais como a Toscana e a cidade de Veneza, citadas por Lefèbvre, e vistas como resultado de processos ímpares e que delinearão aqueles espaços, haverá a partir da industrialização inovações em termos de tecnologia, mas homogêneas em termos de urbanização.

A leitura do mundo a partir do mundo industrial é a leitura feita a partir da mercadoria, do produto, tudo que eles representam e de como se engendram na sociedade e nas relações sociais. As coisas mentem e escondem relações de exploração e desumanidade que somente através de uma relação social mediatizada pela mercadoria, em que a tudo se atribui valor, pode-se entender a maledicência vigente na sociedade e que não se mostra clara, mas sim opaca, disfarçada e ambivalente.

Ao dar prosseguimento ao tema, busca-se em Lefèbvre, entre outros autores, a relação entre industrialização e urbanização, já que a sociedade urbana é resultado de um duplo processo quando relaciona estes dois fatores:

Temos à nossa frente um duplo processo ou, se preferir, um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. Os dois “aspectos” deste processo são conflitantes. Existe historicamente um choque violento entre a realidade urbana e a realidade industrial. Quanto à

¹⁹ Neste caso insere-se a perspectiva já mencionada anteriormente, em que a literatura a respeito da passagem da sociedade feudal para a sociedade capitalista e posteriormente industrial é bastante vasta, de modo que não é pertinente neste momento citar todos os autores que trabalharam essa temática.

complexidade do processo, ela se revela cada vez mais difícil de ser apreendida, tanto mais que a industrialização não produz apenas empresas (operários e chefes de empresas), mas sim estabelecimentos diversos, centros bancários e financeiros, técnicos e políticos (LEFÈBVRE, 2001, p. 9).

Para análise de como os períodos industriais configuraram o espaço urbano em estudo, torna-se mister que alguns desses processos devam receber maior atenção para detecção do desenvolvimento urbano. Numa primeira perspectiva, segue-se a distinção dada ao desenvolvimento urbano por David Clark (1982), que o bipolariza em crescimento urbano e urbanização: crescimento urbano entendido como um processo espacial e demográfico referente ao agrupamento de população em locais concentrados; e urbanização como um processo social referente às mudanças nas relações comportamentais e sociais desencadeadas pelo fato de se morar na urbe.

A análise de uma cidade industrial por mais de um século de história não corresponde a uma tarefa das mais fáceis, no entanto o desafio está exatamente em buscar respostas ao desenvolvimento específico criado na cidade a partir das funções, estruturas e formas que a cidade incorporou no decorrer de sua história.

A articulação de uma filosofia adequada de espaço social é uma necessidade primária se desejarmos entender a forma espacial da cidade, e já que somente podemos entender o espaço social relacionando-o a alguma atividade social, somos forçados a considerar uma integração das imaginações sociológica e geográfica (HARVEY, 1980, p. 20).

1.3 – Economia e espaço: a difícil arte na análise da construção de um espaço urbano

O sistema capitalista na sua essência e permanência (na e para a sociedade que ele produziu) se estabelece através de milhões de fios formando uma complexa teia. Tal enredamento é responsável por sua real e palpável existência, que se concretiza através da história e onde nenhuma parte pode ser trocada por suposições artificiais sem violentar sua verdadeira essência. O resultado a que chegamos se refere a um tecido, composto com o passar do tempo pelo próprio capitalismo, resultando num modo de produção que transcende uma relação econômica, nos forçando a deduzir que um estágio de tecnologia possa revelar um modo de organização social (BRAVERMAN, 1987, p. 30). Como forma de corroborar a respeito da permanência do capitalismo há mais de cinco séculos, Lefèbvre diz que isso se deve “a sua capacidade

de recriar todas as relações sociais necessárias para o modo de produção numa base contínua” (LEFÈBVRE, apud GOTTDIENER, 1993, p. 147).

Inserida nesse sistema, e como cidade comercial portuária durante a maior parte do século XIX, Rio Grande teve um enriquecimento rápido, ao menos por parte daqueles comerciantes que graças a esse acúmulo de capital puderam partir rumo ao desenvolvimento fabril. Assim como advém essa situação de acúmulo de renda, pode ocorrer mudança no fluxo de capital para outros circuitos. “Quando isso é feito com relação ao circuito secundário, temos a produção do ambiente construído” (GOTTDIENER, 1993, p. 102). Com isso o espaço passa a auferir transformações ao receber novas estruturas, devido à recente função que ele adquire.

Rio Grande, assim como diversas partes do país, teve sua gênese industrial ligada ao setor têxtil. Gottdiener (1993) salienta o perfil de mão-de-obra com baixa qualificação na indústria têxtil dos Estados Unidos, o que não difere da realidade brasileira no início do setor produtivo secundário. Se a mão-de-obra era de baixa qualificação e mal-remunerada, o maquinário adquirido correspondia ao que se dispunha de melhor em termos de tecnologia no começo da industrialização nacional.

Na análise de um espaço urbano durante um longo período, que abrange mais de um século, temos que ter o cuidado de não cair na armadilha da descrição positivista do espaço, mas sim ser capaz de penetrar através dessa aparência ou forma existente na cidade a fim de revelar as forças que o produzem e o produziram. Para isso, ao analisar uma cidade industrial, não podemos fazer uma análise simples da relação capitalista ali presente (capital de um lado e trabalhadores do outro), devido às diversas forças econômicas existentes e atuantes naquele espaço que se imbricam entre o capital e o trabalho.

Para o momento pode ser suficiente lembrar que, quando Marx fala de capital (no sentido de relação capitalista de produção e de processo de reprodução e acumulação do capital), não pensa em algo que diga respeito exclusivamente à produção econômica ou às técnicas de produção, mas em algo que ao mesmo tempo se refere à sociedade e ao território. Capital ou capitalismo significa, em outras palavras, uma determinada relação de produção que é sim uma organização econômica (forças produtivas, tecnologia etc.), mas ao mesmo tempo é também uma organização social (divisão da sociedade em classes) e territorial (concentração dos meios de produção, de desenvolvimento da urbanização etc.). (QUAINI, 1979, p. 22).

Além do mais, ao seguir uma perspectiva marxista de análise espacial, devemos reforçar a idéia defendida por Quaini (1979, p. 35) de

que no materialismo histórico a dimensão espacial não pode ser sacrificada pela dimensão temporal, já que ambas representam uma parte do original *historicismo* de Marx. A perspectiva marxista se interessa na análise da natureza como momento da práxis do homem, e, portanto, se essa apreciação for pega de forma abstrata em si e separada da prática humana, nada representará para o próprio homem (QUAINI, 1979, p. 45). Ainda segundo Máximo Quaini, embora Marx não fosse geógrafo, tampouco historiador ou sociólogo, para o marxismo, ao se analisar uma sociedade, a geografia deve ser entendida como “a história cognoscitiva e de elaboração regional da terra, em função de como veio a se organizar a sociedade”.²⁰

Em suma, Marx vê o processo histórico como uma sucessão de sistemas de relações temporárias, formações econômico-sociais ou determinados modos de produção definidos – entre as forças produtivas (natureza, população, meios de produção etc.) e as relações de produção (isto é, toda a organização social, administrativa, territorial etc.) que fixam os equilíbrios temporários, continuamente modificados pelo homem na produção da sua vida, no trabalho, isto é, na própria atividade na qual os homens, modificando não somente a natureza externa (isto é, todo o seu ambiente de trabalho, seja ele natural ou artificial), mas também sua própria natureza (criando forças novas e novas concepções, novas necessidades e uma nova linguagem, numa palavra, novos tipos de relações), impõe as condições para vencer a inércia da organização social e territorial precedente (QUAINI, 1979, p. 96).

O espaço socioeconômico concreto nos é mostrado como resposta da articulação dos espaços analisados, isto é, um resultado – um produto, portanto como realidade concreta dada, irá impor um acanhamento no desenrolar das relações pessoais. “Diremos que a sociedade recria a base de um espaço concreto, sempre já dado, herdado do passado” (LIPIETZ, 1987, p. 24-25).

O espaço é acima de tudo local de ação, não somente como receptáculo onde ocorrem os eventos, mas também representa a permissão social de engajar-se nesses eventos. A inserção do Estado e da economia na espacialidade capitalista lhe tira sua função como espaço orgânico e o transforma em uma abstração, repleto de fragmentações, e, portanto, difícil de escandir. Como preenchimento a esse enleio, surgem conceitos orgânicos ligados à integração espacial através de diferentes categorias parcelares: o espaço pessoal, o espaço social, o espaço global, etc. (GOTTDIENER, 1993, p. 130).

²⁰ L. Gambi, apud Quaini (1979, p. 51).

Nisso surge a contradição entre o espaço abstrato criado e o espaço social, pois se o primeiro representa a exteriorização de práticas econômicas e políticas (economia, Estado), o espaço social é visto como resultado do complexo intercâmbio entre as classes no mundo cotidiano (LEFÈBVRE, 1979 apud GOTTDIENER, 1993, p. 131).

A produção do espaço pelo viés ideológico capitalista, através da fixação cultural no crescimento econômico, descamba de forma direcionada ao tornar esse o objetivo a ser alcançado permanentemente por cada localidade. Isso invade as discussões políticas das cidades, permeando as iniciativas a serem realizadas no espaço social. Dentro dessa ideologia, o bem-estar da população está diretamente dependente da capacidade de crescimento econômico. Para Gottdiener (1993, p. 270), essa afirmativa é imprecisa, já que os benefícios desse acréscimo de capital trazem consigo a expropriação privada da riqueza, pois distribui desigualmente os lucros do desenvolvimento, mesmo tentando contrabalançar no repasse dos custos sociais ao Estado.

Uma outra perspectiva que deve ser enunciada se refere à capacidade do sistema, nesse caso, do capitalismo monopolista industrial, em se adaptar e expropriar os benefícios existentes de forma diferenciada conforme as especificidades locais.

A herança de um mesmo passado não evoluirá da mesma maneira segundo as relações hoje dominantes, e, inversamente, as oportunidades oferecidas por uma dada herança pesarão sobre a forma de desenvolvimento das atuais relações sociais (LIPIETZ, 1987, p. 2).

As particularidades de um espaço não ficam descoladas do todo, apenas irão apresentar uma história com particularidades específicas conforme os ritmos peculiares através de rupturas e desenvolvimento contínuos em que cada época irá deixando seus registros. “O modo e o grau de independência de cada tempo e de cada história, são, pois, determinados com precisão pelo modo e o grau de dependência de cada nível no conjunto nas articulações” (ALTHUSSER, apud LIPIETZ, 1987, p. 22).

O espaço e o tempo não podem ser analisados como realidades neutras, qual na visão empirista, já que outros elementos se confrontam neste espaço, relações, quantidades e acontecimentos diversos que terminarão em resultados diferenciados.

Devemos e podemos dizer: há para cada modo de produção um tempo e uma história próprios, escandidos de um modo específico, do desenvolvimento das forças produtivas; um tempo e uma história próprios

das relações de produção, escandidos de uma maneira específica; uma história própria da superestrutura política (LIPIETZ, 1987, p. 22).

Nessa análise do espaço social, as transformações nas relações entre trabalhadores e capital irão se modificando conforme as novas necessidades surgidas dentro do próprio capitalismo, em que a mão-de-obra, ao se moldar, acaba trazendo modificações no próprio espaço social.

1.4 – O trabalho no capitalismo e as transformações espaciais

Para a análise de um espaço social, não devemos nos restringir, quanto à população, a uma mera descrição da relação entre capitalista e operariado, já que, com o desenvolvimento do capitalismo, mais precisamente no capitalismo monopolista, novas tecnologias irão surgir de forma crescente a serviço do capital. Embora tal prática seja mascarada para a sociedade, o espaço produtivo industrial foi se transformando a ponto de: se por um lado as máquinas foram substituindo o homem na produção, as empresas cada vez mais foram necessitando de outros serviços, não ligados diretamente ao *chão da fábrica*, mas necessários para executar a inserção de seus produtos num mercado cada vez mais competitivo.

Deste modo, a constituição do espaço social através daqueles que vieram trabalhar nas indústrias, assim como focalizar tal cidade para moradia, lazer e utilização de serviços, acaba delineando e transformando o uso desse espaço, ou seja, a constituição da teia a que nos referimos. Destarte, a mão-de-obra operária teve um papel fundamental no final do século XIX e começo do século XX, ao forçar a expansão urbana para além dos limites existentes devido à exaustão do espaço citadino comercial, juntamente com a necessidade física das fábricas para pôr em execução sua implantação e expansão.

As precárias relações trabalhistas no final do século XIX, aliadas às transformações do capitalismo na virada de século, contribuíram para a formação de um espaço industrial moderno, de um lado (tecnologia, pioneirismo fabril em alguns setores, modernidade cultural e arquitetônica etc.), e do outro lado uma lógica fundiária arcaica e uma massa de operários beirando a indigência. Essa relação se tornou ainda mais complexa em termos de análise, quando os colarinhos azuis foram paulatinamente sendo suplantados pelos colarinhos brancos em número de empregados no setor produtivo industrial no decorrer do século XX (GOTTDIENER, 1993, p. 210). Isso não significou uma maior absorção de operários qualificados, mas sim um maior número de trabalhadores ligados ao setor interno do terciário (LIPIETZ, 1987, p. 179), e na

necessidade de alienação da gerência, no sentido de que cada vez mais se exigiu disciplina do capitalista em controlar todo o processo produtivo, embora distante fisicamente de seus trabalhadores. Para isso foi necessária a contratação de um maior número de empregados incumbidos de “controlar” o setor produtivo ao repassar ordens e fazer com que seus subordinados as cumpram. Isso distanciou não somente os operários ainda mais do controle daquilo que produziam na empresa, mas mudou a relação patrão-empregado no setor produtivo industrial. Essas alterações se dão num espaço e num tempo que não é neutro nem somente receptáculo, já que transcende essa capacidade de recebimento ao dar continuidade à reprodução desse sistema.

Como o capitalismo cria uma sociedade na qual ninguém por hipótese consulta qualquer coisa senão o interesse próprio, e como prevalece o contrato de trabalho entre as partes, nada mais prevendo senão evitar que uns prevaleçam sobre os de outros, a gerência torna-se um instrumento mais perfeito e sutil. Tradição, sentimento e orgulho no trabalho desempenham papel cada vez menor e mais esporádico, e são considerados por ambas as partes como manifestações de uma natureza melhor que seria tolo favorecer (BRAVERMAN, 1987, p. 68).

Outro problema que comumente dificulta essa análise espacial se refere ao fato de o trabalho social no capitalismo ser visto como a soma de trabalhos privados, realizados de forma independente uns dos outros. Tal situação de contradição resulta numa ilusão com duas faces: primeiro, a aparência de uma autonomia do espaço social em relação às atividades privadas que nele se desenvolvem em um conjunto já legado pelo passado; e, segundo, apresentar o suporte do espaço social como produto de atividades privadas e não do todo (LIPIETZ, 1987, p. 26-27).

Ora, há uma incansável e insaciável atividade capitalista disposta a transformar a vida social, o que na verdade coloca fim ao próprio convívio em sociedade como a conhecíamos. Tudo passa a ser regido pelo mercado, o que também remodela a vida social, adaptando-a às necessidades de consumo incessante para aquelas populações em condições de executar esse ato.

O papel do capital industrial era mínimo, exceto no transporte. Mas durante os últimos cem anos o capital industrial lançou-se entre a fazenda e a dona-de-casa, e se apropriou de todas as funções de ambas, estendendo-se assim a forma de mercadoria ao alimento semipreparado ou inteiramente preparado (BRAVERMAN, 1987, p. 234).

Alguns fatores foram determinantes nesse processo, como o condicionamento urbano mais espesso a fim de romper com as condições preexistentes de sobrevivência. O espaço fecha-se em torno do trabalhador e do agricultor expulso da terra no espaço do trabalho, depreciando as antigas relações de sobrevivência que auto-abasteciam as casas. Isso pode representar a depreciação das atividades domésticas geradoras de renda e uma subordinação de todas as formas de trabalho sujeitadas às leis de mercado como forma de tornar disponível o dinheiro para a própria sobrevivência. Portanto, torna-se freqüente o trabalho domiciliar servir apenas como complemento de renda, já que concorre com os produtos fabricados na indústria e força o arrebate da mulher ao trabalho fora do lar, representando no desenrolar do século XX mais mão-de-obra à disposição do capital.

De forma paralela, os jovens tornam-se mais suscetíveis ao consumo, pois já nascem numa sociedade em que o dispêndio é crescente. Isso leva ao menosprezo por parte das atividades produtivas que se desenvolviam no interior das residências, assim como numa busca individual de renda, quando possível, porém o que mais marca tal realidade é a transformação de uma sociedade em um gigantesco mercado de trabalho e de artigos a serem consumidos. Se por um lado a capacidade de criar e fazer coisas é depreciado, por outro é supervalorizada a capacidade de comprá-las.

A população das cidades, mais ou menos excluída do meio natural pela divisão entre cidade e campo, torna-se inteiramente dependente do artifício social para cada uma de suas necessidades. Mas o artifício social foi destruído em tudo menos suas formas comerciáveis. Assim a população não conta mais com a organização social sob forma de família, amigos, vizinhos, comunidade, velhos, crianças, mas com poucas exceções devem ir ao mercado e apenas ao mercado, não apenas para adquirir alimento, vestuário e habitação, mas também para recreação, divertimento, segurança, assistência aos jovens, velhos, doentes e excepcionais. Com o tempo, não apenas necessidades materiais e de serviço, mas também os padrões emocionais de vida, são canalizados através do mercado (BRAVERMAN, 1987, p. 235).

Se por um lado há maior número de trabalhadores disponíveis ao capital, com a entrada crescente da mulher no mercado de trabalho, por outro lado há uma diminuição do número de operários no setor produtivo industrial, devido à inserção crescente de tecnologia que substitui a mão-de-obra humana. Para isso, a diversificação de produtos e serviços a serem comercializados vem aumentando a cada década. Ou seja, a relação entre cidadãos passa a ser uma relação entre consumidores, o

que exclui para um país periférico como o Brasil uma boa parte da população, já que o *ser* cidadão (que incluiria por princípio a todos) transfere-se para o *ter* poder de compra, o que reduz drasticamente o acesso para a maior parte da população à justiça social na cidade.

Nesses ramos diversos de atividades, o trabalho de escritório cresceu exponencialmente na mesma proporção à alienação imposta a esses trabalhadores. Aliás, alienação que já vem desde o aprendizado na escola, quando os jovens se vêem cada vez mais chamados a executar, quando adultos, as tarefas rotineiras. Para tanto se faz necessária a criatividade do trabalhador em poder tirar o maior proveito no uso das estruturas utilizadas como forma de ganhar mais dinheiro em menos tempo e tornar a empresa mais competitiva. O processo de alienação no escritório deve, portanto, ser parcelar, em que cada indivíduo toma para si uma atividade em setores especiais, perdendo o entendimento do processo como um todo e as práticas subjacentes a ele (BRAVERMAN, 1987, p. 266). Isso permite que somente um número cada vez menor de trabalhadores exerça as funções de pensamento e planejamento no escritório, ficando para todos os demais que exercem o trabalho “intelectual” as repetidas tarefas semelhantes ao trabalho “manual”. Nessas condições, Braverman (1987, p. 270) nos apresenta duas características dessa relação de trabalho manual e de trabalho intelectual, que corresponde a uma das grandes perspicácias do capitalismo para com a relação trabalhista.

A primeira é que o trabalho de pessoas instruídas ou mais bem pagas jamais deve ser “desperdiçado” em assuntos que podem ser feitos para eles por pessoas menos instruídas. A segunda é que os de pouca ou nenhuma instrução são superiores para o desempenho de trabalho rotineiro, em primeiro lugar porque “podem ser comprados a preço baixo”, e em segundo lugar porque imperturbados por coisas em demasia em seus cérebros, farão as rotinas correta e fielmente (BRAVERMAN, 1987, p. 270).

Os trabalhadores de escritório ou colarinhos brancos vêm mascarar ainda mais a realidade e complicar na análise que ultrapassa a simples relação de operário e capitalista, já que os trabalhadores de escritório numa grande maioria representam um novo proletariado, embora sob uma nova forma. Estes perderam sua superioridade em relação aos colarinhos azuis, tanto no mando de decisão ou trabalho intelectual como na escala de salário, que comumente pode descer a um nível mais baixo do que aqueles registrados nas fábricas (BRAVERMAN, 1987, p. 299-300). O autor ainda frisa que, se a classe

trabalhadora é produto de vários séculos do desenrolar do capitalismo, já o trabalho em escritório e essa amplidão de serviços que são disponibilizados hoje correspondem à fase do capitalismo monopolista.

1.5 – O Estado, a iniciativa privada e o desenvolvimento do espaço social

Outro enfoque não menos importante nessa análise espacial se refere à intervenção pública quando ultrapassa o repetido lugar-comum de socializar as perdas e privatizar os lucros, já que ela pretende também amenizar a incapacidade da iniciativa privada em conseguir estimular o desenvolvimento do espaço social. Para Lipietz (1987, p. 147), isso se explica mais pela inexistência de uma lei do valor do espaço, que permita resolver a contradição social-privado na sua dimensão espacial, do que simplesmente pela atribuição à iniciativa privada de “sede de lucro”.

Ora, se o mercado é incapaz de suscitar o desenvolvimento do espaço social, caberá ao Estado, como legítimo representante das camadas sociais, ou, no chavão presente, denominado de “comunidade”, buscar esse desenvolvimento.

É que o capital, que exige uma disciplina de ferro no interior das suas indústrias, na divisão manufatureira do trabalho, ligando para sempre, durante toda a extensão da jornada, cada trabalhador no seu posto de trabalho, exige, ao contrário, diante do seu próprio Estado, a mais total liberdade no que concerne a sua própria inserção na divisão social do trabalho, inclusive do ponto de vista espacial. Só pelo compromisso, entre grupos monopolistas e administração, é que uma certa ordenação espacial *a priori*, representada pelos planos diretores, zonas de planejamento combinado e outras, pré-ordenamento tornado necessário pelo desenvolvimento das forças produtivas, pôde estabelecer-se (na França a partir dos anos 60) (LIPIETZ, 1987, p. 147).

Ainda segundo esse autor, a inserção privada no espaço social se dará por duas mediações: a mediação técnica (através da criação de infra-estruturas) e a mediação jurídica (através do direito de propriedade e a sujeição administrativa, que regulam o poder de disposição das parcelas do espaço social) (LIPIETZ, 1987, p. 154).

Com isso, o desenvolvimento do capitalismo traz como resultado a constante substituição dos antigos laços naturais por relações frias de mercado. O desenvolvimento pretendido promove sempre através de sua propaganda, absorvida como senso comum a todos, melhorias na qualidade de vida, no emprego etc., no entanto essa analogia, ao

mesmo tempo em que impõe a relação do indivíduo com a natureza, encobre a relação de exploração do homem pelo homem contida na divisão do trabalho capitalista (LIPIETZ, 1987, p. 162).

É mister para o capitalismo que tanto a força humana como as condições e os meios de trabalho e de subsistência se tornem mercadorias, e como mercadoria passe a ser comercializada a fim de produzir novos valores de troca e reproduzi-la sempre em escala crescente (QUAINI, 1979, p. 66).

Harvey (1973) nos fornece pistas de como esse sistema irá extrair a mais-valia do espaço. O autor enumera algumas situações em que ocorre a apropriação da renda feita de forma direta ou indiretamente, seja o capitalista proprietário de terras ou quando emprega uma forma indireta através da especulação imobiliária, valorizando o seu quinhão. Uma segunda forma refere-se ao ganho de capital quando por ele próprio executa a construção ou financiamento de obras para outrem. E há ainda uma terceira forma de extração, quando o capitalista comumente utiliza os mecanismos disponíveis, muitas vezes do Estado, para intervir num ambiente construído a fim de obter ganhos extras.

Poderemos constatar no decorrer do texto que a própria forma de moradia, embora não seja esta a questão central deste trabalho, foi se alterando com o passar das décadas como *locus* do viver dos trabalhadores. Inicialmente, durante o período comercial e a industrialização dispersa, tínhamos uma população morando em cortiços e vilas operárias inseridas em uma malha urbana ainda compacta. Seria no decorrer da segunda metade do século XX que novas políticas implantariam sistemas de financiamento para aquisição da casa própria, o que inclui por um lado a participação financeira estatal, e por outro, o setor industrial, na criação de novos loteamentos (com ou sem moradia). Quanto ao segundo caso, isso coincide ao momento em que setores industriais entravam em decadência na cidade do Rio Grande.

Essa realidade está ligada à posse da casa própria promovida pela iniciativa privada com o objetivo de atenuar a pressão social. No período em que a classe trabalhadora não dispusesse de condições de adquirir seu imóvel, assim como dependesse essencialmente da forma locatária de morar, essa realidade tende a aguçar os conflitos sociais entre proprietários e inquilinos, o que colocaria em xeque o próprio sistema da propriedade privada, até porque a expropriação do imóvel pelo inquilino tem relativa facilidade, nessa situação, de intensificar os conflitos sociais no espaço em relação à habitação (HARVEY, 1973; GOTTDIENER, 1993, p. 99). Essa conjuntura viria a forçar a expansão urbana para lugares mais longínquos, com um crescimento exponencial

na cidade do Rio Grande através da construção de moradias de baixa renda a partir da década de 1940. Por outro lado, representava ganho de capital para aqueles detentores das terras recentemente adquiridas, e que anteriormente haviam sido aforadas pelo poder público, transformando-as em novos loteamentos na cidade.

O mercado da terra urbana atua de modo imperfeito na superação dos obstáculos ao novo desenvolvimento que surgem dos padrões desiguais de crescimento, e o Estado é chamado a intervir a fim de liberar a terra para investimento mais lucrativo (GOTTDIENER, 1993, p. 137).

Tal prática é comumente usada quando o setor produtivo está num período de crise ou de superprodução, fazendo com que o investimento no mercado imobiliário seja uma alternativa para sair dessa situação de anormalidade, no entanto o dinheiro usado nesse setor comumente não estará disponível para a produção no período seguinte (LEFÈVRE, apud GOTTDIENER, 1993, p. 243).

Em resumo, a atividade imobiliária reflete o papel do espaço tanto como fonte de criação quanto de realização de mais-valia; é relativamente impérvia aos ciclos de acumulação de capital, exceto no tocante a mudanças em suas formas de investimento (digamos, da habitação suburbana para os edifícios de escritório e *shopping centers* na cidade) (GOTTDIENER, 1993, p. 245).

Tais facilidades são implementadas no espaço urbano com a mediação do Estado, que, ao facilitar a criação da expansão urbana através de novos loteamentos pela iniciativa privada, além de amenizar a crise do capital, serve para controlar o conflito de classes nas cidades industriais. Isso se dá através dos órgãos de planejamento, que, ao intervir no espaço urbano, mascaram ideologicamente os interesses capitalistas ao apresentar um ordenamento de equidade na ocupação espacial. Esse ordenamento se estabelece através das políticas urbanas de habitação, educação, transporte etc., e ao ser incorporado pelo Estado como serviço público e que atinja toda a população isenta o setor privado da responsabilidade quanto à qualidade de vida, embora no presente momento tais serviços sejam cada vez mais explorados pela iniciativa privada e com tutela do Estado. Ao mesmo tempo em que este contribui na formação do espaço abstrato, passa a negar o espaço social que suporta a vida cotidiana e a reprodução de suas classes sociais (LEFÈVRE, apud GOTTDIENER, 1993, p. 148). Ou seja, na perspectiva dada pelos autores, não há um maior inimigo para o espaço urbano do que o próprio planejamento urbano, já que este corresponde

ao mecanismo adequado para manipular a realidade fragmentada de um espaço controlado.

O Brasil somente se tornaria uma nação urbana a partir da segunda metade do século XX, quando o país se consolidaria como urbano-industrial, ao suplantar o Brasil agroexportador. Não obstante, aqueles municípios que puderam experimentar o cotidiano do viver em cidades que desenvolveram uma excelente base técnica anteriormente, puderam igualmente experimentar um outro estilo de viver na cidade, ou seja, todos freqüentavam os lugares públicos, do comércio às festas, assim como o fato de pertencer a uma vizinhança, o que Lefèbvre denomina como *centralidade*. Ou outros autores, como Jane Jacobs (2001), analisam como *urbanidade*, o que dava um outro perfil ao cotidiano citadino, apesar das mazelas sociais existentes.

O desenrolar do século XX na análise espacial que fazemos a partir da cidade do Rio Grande recebe, portanto, as estruturas econômicas e uma relação de trabalho que se transforma com o tempo e com o espaço. O modo de vida europeu, ao ser suplantado pelo modo de vida americano, trouxe também para o cotidiano na cidade o reforço do individualismo. Embora se saliente que a população da cidade do Rio Grande, de maneira geral, sempre foi mais atraída pelo padrão urbanístico europeu, valorizando mais a vida nas praças e calçadas do que o padrão americano, em que há uma apreciação maior da urbanização rarefeita e do subúrbio.

Assim, quanto mais a vida social se transforma em uma densa e compacta rede de atividades interligadas nas quais as pessoas são totalmente independentes, tanto mais atomizadas elas se tornam, e mais seus contatos com os outros as separam em vez de torná-las mais próximas. (BRAVERMAN, 1987, p. 235-236).

Esse processo de enfraquecimento da vida social vem a reforçar o espaço abstrato na cidade, já que novas formas capitalistas (expressas através de serviços e mercadorias) passam a fazer parte do cotidiano dos indivíduos. Para isso, além de se transformarem as relações econômicas, há alterações também no âmbito social, psicológico e afetivo (BRAVERMAN, 1987, p. 236). Isso desemboca, por um lado, no movimento da sociedade ao impulso de consumir, na busca incessante do novo, por outro lado a substituição crescente da mão-de-obra pelas máquinas fez com que diminuísse o número de trabalhadores do setor secundário. Isso, para uma cidade de tradição fabril e que não se enquadra como cidade-pólo por questões de localização geográfica, apesar dos seus quase 200.000 habitantes hoje,

só vem agravar os problemas sociais presentes. Esse reforço ao individualismo e fortalecimento das relações mercadológicas entre os homens propiciam que até mesmo o tempo ocioso seja mediado pelo consumo. As horas livres tornam-se suscetíveis das inovações de entretenimento criadas pelo mercado, em que o lazer passa a ser objeto de consumo e, portanto, incorporado pelo capital como forma de lucrar sobre a diversão, o esporte etc.

Além do mais, as pressões da vida urbana crescem mais intensas e ela se torna mais difícil aos necessitados de amparo na selva das cidades. Uma vez que nenhum cuidado se pode esperar de uma comunidade atomizada, e uma vez que a família não pode arcar com todas essas incumbências, já que tem que arrojarse na ação para sobreviver e “ter êxito” na sociedade de mercado, o cuidado de todas essas camadas torna-se institucionalizado, muitas vezes das maneiras mais bárbaras e opressivas. Assim compreendido, o maciço aumento das instituições que se estendem de todos os modos, as escolas e hospitais de um lado, prisões e manicômios de outro, representa não precisamente o progresso da medicina, da educação ou da prevenção do crime, mas a abertura do mercado apenas para os “economicamente ativos” e em “funcionamento” na sociedade, em geral à custa pública e para um vultoso lucro para as empresas fabris e de serviços que em geral possuem e invariavelmente patrocinam essas instituições (BRAVERMAN, 1987, p. 238).

Para Braverman (1987, p. 236), há um processo complexo e contínuo que envolve o tecido social no momento em que há uma incessante busca de novos ramos produtivos, de serviços e mercadorias. Isto coadunado leva a uma transformação das relações humanas cidadinas, porque ocorre a substituição dos relacionamentos humanos por uma relação entre seres mediados pela mercadoria e pelo interesse do lucro. Tal realidade acompanha determinados passos como forma de se enquadrar nos ditames do capitalismo monopolista, que são: a conquista de toda a produção de bens sob forma de mercadoria; o aumento crescente dos serviços e a conversão destes em mercadorias, e após chegar-se-á a um ciclo do produto (com a incessante busca do novo), incorporando-se como fundamental na vida cotidiana e destruindo qualquer alternativa preexistente. Isso condiciona a população à total sujeição às relações de mercado e ao cerceamento de qualquer outra possibilidade de obter seu sustento fora destes patamares capitalistas estabelecidos.

À medida que os avanços da indústria de utilidades domésticas e de serviços aliviam o trabalho da família, aumentam a futilidade da vida familiar; à medida que removem os fardos das relações pessoais,

esvaziam-nas de sentimentos; à medida que criam uma intrincada vida social, despem-na dos vestígios da comunidade e deixam em seu lugar um vínculo monetário (BRAVERMAN, 1987, p. 240).

Evidentemente tal processo somente é viável através do processo de alienação a que está sujeitada a população. Tais relações vão sendo incorporadas como forças naturais e evolutivas da sociedade. Ou seja, a própria distância que irá separar o homem da natureza passa a ser despercebida sob o capitalismo. Isso representa “uma reviravolta da natureza em história e da história em natureza”. Se desse modo se amplia a cientificidade do homem sobre os recursos naturais através de uma tecnologia voltada para o mercado, ao mesmo tempo cria uma natureza social muito mais dominadora do que aquela existente anteriormente às relações capitalistas (QUAINI, 1979, p. 48).

Retomando a função principal da cidade do Rio Grande, a atividade portuária, esta irá justificar não somente o seu surgimento como urbe, mas também as novas funções que seriam adquiridas com o passar do tempo e as novas estruturas e formas que a cidade passaria a adquirir.

O contexto do surgimento da cidade relaciona-se com o principal meio de transporte à época – o marítimo, como a própria justificativa de sua existência ao abarcar um porto como ponto de passagem. Ou seja, para os lusos a idéia de um porto fortificado naquele local suplanta a própria cidade, e o surgimento e desenvolvimento desta seria decorrência da precária instalação portuária instalada no século XVIII numa primeira fase. Conseqüentemente, um século depois o desenvolvimento comercial através das casas de importação e exportação se fortaleceria, trazendo para a cidade um período comercial redistributivo no âmbito da província, em que o acúmulo de capital oriundo dessas atividades comerciais seria o principal financiador da futura indústria rio-grandina no final dos oitocentos.

A cidade do Rio Grande acompanhou historicamente as diferentes fases industriais ocorridas no Brasil, desde a industrialização dispersa, passando pela industrialização restringida e chegando até os dias atuais. Na verdade, houve semelhanças e diferenças no processo de desenvolvimento fabril nacional e local, em que a cidade mostrava uma face das transformações que ocorriam nacionalmente, conforme pode ser verificado a partir dos próximos capítulos.

CAPÍTULO 2

O contexto histórico-geográfico da cidade do Rio Grande: a cidade comercial compacta como gênese para o desenvolvimento urbano e fabril

2.1 – Gênese e formação da cidade do Rio Grande

A cidade do Rio Grande foi o primeiro marco lusitano deixado nas terras rio-grandenses, representado pela fortificação Jesus-Maria-José, cuja fundação data de 19 de fevereiro de 1737, e que serviu como ponto inicial para o desenvolvimento do traçado urbano. O forte foi construído em uma restinga no sistema lagunar-estuarino da Lagoa dos Patos.

A expansão urbana a partir do forte Jesus-Maria-José e, mais tarde, da matriz de São Pedro (1755), deu-se pela localização do ancoradouro que ficava próximo a ambos. Essa expansão inicialmente foi gradual e lenta, permeada de dificuldades, devido às dunas localizadas ao sul e aos baixios alagados a leste. Tal processo de expansão sofreu avanços e recuos não somente devido às dificuldades fisiográficas, o que pode ser exemplificado pelo avanço das dunas sobre as áreas já urbanizadas, mas também devido à invasão dos espanhóis sobre esse território (1763 a 1776), o que resultou na transferência da capital da província, que até então era Rio Grande, para Viamão e, posteriormente, Porto Alegre.

O período de domínio espanhol sobre a área em que está a cidade do Rio Grande durou 13 anos e arruinou a pequena economia local, que só se recuperou, lentamente e com grandes dificuldades, após a desocupação, embora se restringindo inicialmente à agricultura de subsistência e à criação de mulas e cavalos (QUEIROZ, 1987, p. 142). Vale ressaltar que então a vila do Rio Grande não retomou seu caráter de capital. Enquanto Rio Grande e Pelotas encabeçavam uma região de predomínio do latifúndio e da pecuária que se estendia pela região da Campanha, Porto Alegre encabeçaria uma economia agrícola e com base no minifúndio das colônias. Vejamos como Singer (1977, p. 145-146) nos mostra tal distinção:

Abre-se deste modo a história econômica do Rio Grande, dominada desde o início pela dicotomia: pastoreio e lavoura. Duas sociedades distintas passam a coexistir: a dos estancieiros e a dos pequenos lavradores. Distintas geograficamente: uma na Serra do Sudeste e na Campanha, outra na Depressão Central (e depois na região serrana). Distintas socialmente: uma rigidamente hierárquica, formada por latifúndios, peões e escravos; outra mais igualitária, constituída por pequenos proprietários (embora também estes utilizassem, sempre que economicamente viável, escravos). Distintas economicamente: uma produtora de couros e depois charque e outros produtos de origem animal; outra produtora de trigo e produtos de lavoura.

É preciso deixar claro que esta diferenciação entre as duas regiões fisiográficas, como também a formação econômica do Rio Grande do Sul, causa desarticulação econômica entre ambas e fez com que as trocas entre elas fossem mínimas.

Se o sul do Rio Grande do Sul era dispersamente ocupado pela população, isso era explicado pelo fato de a atividade da pecuária não necessitar absorver grandes levas de trabalhadores, o que espacialmente criava campos pouco ocupados e cidades com populações mais densificadas e distantes entre si. Isso pode ser verificado ao se comparar o grande número de desmembramentos territoriais ocorridos na metade norte do Rio Grande do Sul, em que a estrutura minifundiária reforçava as pequenas localidades locais, as quais acabariam se tornando distritos e conseqüentemente novos municípios. Já na metade sul, apesar dos desmembramentos mais factíveis nas regiões de pequenas colônias alemãs, como nas áreas próximas a Pelotas, permaneceu a configuração territorial de cada município, que em alguns casos dura mais de um século.

Deve-se destacar que foram os jesuítas espanhóis que introduziram os gados bovinos, cavalares e muares no Rio Grande do Sul, ainda no século XVII. Ao abandonarem o território rio-grandense devido às incursões dos bandeirantes paulistas atrás dos indígenas convertidos, os jesuítas fizeram com que tal gado ficasse disperso e solto, multiplicando-se em grande escala e formando rebanhos selvagens que atingiram os campos do sul. Essa reprodução do gado durou décadas sem a intervenção humana, já que as pastagens sul-rio-grandenses ofereciam condições favoráveis ao seu desenvolvimento.

Mesmo com a fundação do forte onde está Rio Grande e com a ocupação portuguesa paulatina destas terras, o tipo de criação extensiva continuou sendo de baixa produtividade, por ser o gado criado solto e sem investimentos, inexistentes à época. Era possível gerir uma estância de gado de 13.000 hectares e 10.000 cabeças de gado com

um capataz e dez peões, conforme Singer (1977, p. 153).

Se o sul do Estado estava ocupado pela atividade produtiva ligada à pecuária e contando com os principais núcleos urbanos do Rio Grande do Sul à época, o norte necessitava ainda de ser colonizado a fim de guardar as terras sob domínio lusitano, já que havia um hiato entre a campanha gaúcha e as terras ocupadas pelos outros estados brasileiros. Assim se fez necessária a vinda de novos povos a fim de colonizá-las, e a escolha do governo português recaiu sobre os açorianos, a fim de constituir uma sociedade agrícola e de povoamento. Estes vão aos poucos colonizando a região da depressão central e a encosta da serra no Rio Grande do Sul (1740/1760). A vinda de imigrantes alemães ocorreria somente nas primeiras décadas do próximo século (1824/1834)¹. Esses imigrantes se dedicariam à lavoura, e a produção de trigo, escoada por Porto Alegre, seria seu principal produto.

As condições ecológicas da região sul tornaram-na extraordinariamente bem adaptada à criação, ao passo que as da região norte exigiram um aproveitamento de suas terras mais equilibrado entre lavoura e pecuária. O relevo irregular, além disso, condicionou a formação de estabelecimentos agropastoris relativamente pequenos, ao passo que as planuras do sul favoreceram o estabelecimento de vastos latifúndios (SINGER, 1977, p. 142).

A dicotomia entre as duas regiões rio-grandenses iria se estender da metade do século XVIII até as primeiras décadas do século XX. Ambas as regiões mantinham relações comerciais com o centro do país e até mesmo com a Europa.

O sul criador exportava para o resto do Brasil ou para o exterior couros, charque, sebo etc.; o centro e norte agrícolas exportavam trigo, aguardente, linho. Ambas as sociedades mantinham vínculos comerciais com o Rio ou com a Europa, através de Portugal, mas não entre si (SINGER, 1977, p. 146).

A dificuldade de transporte das tropas de gado em pé, única opção de exportação da pecuária gaúcha até o centro do país, era dificultosa devido à distância e aos obstáculos geográficos, no entanto a introdução da feitura do charque iria modificar esta estrutura econômica, impulsionando-a e trazendo riqueza para as cidades da região.

¹ Os primeiros colonos da região que hoje forma a Itália chegaram no Rio Grande do Sul somente na década de 1870 e ocuparam as terras localizadas ao norte das colônias alemãs.

2.2 – A introdução das charqueadas na região sul-rio-grandense

A feitura do charque em escala comercial foi introduzida no Rio Grande do Sul por um retirante da seca do Ceará, José Pinto Martins², dominador da técnica de produção do charque em grande escala, já que nesse estado, até 1780, a produção da carne seca era destinada somente à subsistência (SINGER, 1977, p. 150).

O avanço proporcionado pelas charqueadas na metade sul do Rio Grande do Sul estimulou a economia regional e urbana, pois, se em Pelotas localizava-se a feitura do charque, era por Rio Grande que este seria comercializado para o centro/norte do país e para a América Central (para alimentação de escravos). Conforme Singer (1977), um maior impulso na economia das charqueadas gaúchas a partir de 1810 será resultado das longas secas na região Nordeste do Brasil e das guerras do Prata, pois essa região era forte concorrente à economia gaúcha, principalmente porque a produção platina se dava sobre o trabalho livre, ao contrário da economia escravocrata gaúcha. Caio Prado Jr. (1998, p. 97) assim se refere ao desenvolvimento das charqueadas e ao desenvolvimento regional:

A indústria do charque, as “charqueadas”, localizam-se num ponto ideal: entre os rios Pelotas e São Gonçalo, nas proximidades ao mesmo tempo dos grandes centros criatórios da fronteira e do porto para o comércio exterior da capitania, o Rio Grande, que, embora muito deficiente, é o único possível. Esta localização da indústria dará origem ao centro urbano que seria o primeiro da província depois da capital; mas primeiro absoluto em riqueza e prestígio social: Pelotas.

O enriquecimento dos estancieiros e charqueadores levaria ao descontentamento constante com os preços praticados sob tutela do Império. Isso estimularia a rebeldia sulina contra o governo instalado no Rio de Janeiro e eclodiria na independência do Rio Grande do Sul em relação ao Brasil Imperial. Singer evidencia esta dicotomia durante a Revolução Farroupilha³, liderada pelos estancieiros do sul, enquanto Porto Alegre e sua hinterlândia apoiavam as tropas imperiais.

Nesse aspecto há uma peculiaridade da cidade do Rio Grande:

² A importância das charqueadas para a economia rio-grandense foi fundamental e inquestionável, no entanto a historiografia do Rio Grande do Sul nem sempre deu o destaque ao papel desempenhado por José Pinto Martins.

³ Revolução Farroupilha ou Guerra dos Farrapos foi uma guerra civil travada no território rio-grandense em que os farroupilhas buscavam a independência deste em relação ao Brasil. Durou de 1835 a 1845, quando os rebeldes se renderam.

embora fosse um dos principais centros econômicos da metade sul, permaneceu nas mãos dos imperiais durante os dez anos da Revolução, o que permitiu ao Império o constante abastecimento de mantimentos e armas às suas tropas. Já os farrapos, ao não conseguirem dominar o principal porto em solo gaúcho para a manutenção de suas relações comerciais e de sobrevivência da própria República Rio-Grandense, foram buscar alternativas mais difíceis, como a expansão do movimento republicano à província de Santa Catarina e conseqüentemente a utilização do porto de Laguna. Essa alternativa fracassaria anos mais tarde. A utilização do porto de Montevidéu mostrou-se possível, apesar de a relação com os castelhanos não ser a mais confiável na visão dos farrapilhas, criando discórdias entre as lideranças farrapas. Sua utilização foi mais constante, embora de forma clandestina. Outra tentativa de conquistar um porto pelo governo farrapo nos últimos anos da Revolução foi a dominação da vila de São José do Norte, vizinha do Rio Grande e localizada do outro lado do canal, na desembocadura da Laguna dos Patos no Oceano Atlântico. Este evento também seria derrocado perante as tropas imperiais localizadas no Rio Grande. Pode-se afirmar que Rio Grande retomaria perante os imperiais a condição de capital da província durante o levante farrapo. Porto Alegre esteve sitiada pelos farrapos por longo período, no qual as colônias imigrantes lideradas por São Leopoldo tiveram importância fundamental no abastecimento dessa cidade.

Após o término da Revolução Farroupilha, não haveria alteração significativa na divisão econômica da Província, a ponto de se formarem partidos políticos ainda com vínculos ao levante farrapo nas décadas seguintes. Ambas as regiões continuavam a manter relações comerciais com o centro do país e o resto do mundo. Nisso as cidades portuárias e redistribuidoras de produtos de importação tinham vantagem econômica, o que propiciou o desenvolvimento das três principais cidades portuárias do Estado, duas das quais com portos fluviais, Pelotas e Porto Alegre.

Tal segmentação pode ser verificada quando foram implementadas as linhas férreas no Rio Grande do Sul. Ao observar a malha ferroviária, notam-se claramente duas malhas distintas apresentando dois pólos – Porto Alegre ao norte e Rio Grande ao sul. A primeira, a partir da capital, se dirigia até Uruguaiana, na fronteira com a Argentina, atravessando o estado no sentido leste-oeste. Ao sul do Estado foi construída a partir de 1861 a linha férrea que interligava as cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé. Posteriormente esta teria uma extensão à cidade de Cacequi, mais ao interior da Campanha, onde um outro ramal finalmente faria comunicação com a capital do Estado e com

as colônias. Uma terceira linha ligaria o centro da campanha ao norte do Estado e uma quarta linha faria a ligação de Porto Alegre com as colônias alemãs. As estruturas implantadas não tinham caráter eminentemente econômico, com exceção da linha Porto Alegre e colônias, por sinal a linha com menor extensão. Na verdade, a construção de tais linhas férreas, a partir de 1870, mas que levariam em torno de 30 anos para se consolidar, almejava fazer dessa rede um instrumento estratégico-militar que se tornasse útil no caso de conflitos bélicos com os vizinhos do Prata. Para isso seriam importantes as duas linhas, uma que partia da capital e outra do porto marítimo, ambas em direção às áreas fronteiriças do Rio Grande do Sul (ALMEIDA, 1981, p. 564). O mapa 2, do ano de 1919, demonstra essa configuração: embora as duas redes sofressem ampliação, os dois principais centros urbanos do interior do Rio Grande do Sul continuavam a não ter uma ligação ferroviária pelo litoral com a capital do Estado. Essa situação se mantém até o presente. O governo central financiou parte das obras e recorreu ao capital de empresas estrangeiras, a inglesa Brazil Great Southern Railway e a belga Cie. Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil.

Como se viu, a maior parte da rede ferroviária gaúcha foi implantada com o objetivo de incluí-la entre os elementos com que contaria o Estado brasileiro para manter sua soberania no Rio Grande do Sul. Para levar a cabo o projeto de implantação de tal rede, o Estado teve que contar com o auxílio do capital externo, dado o exíguo desenvolvimento capitalista no Rio Grande do Sul e mesmo em São Paulo e no Rio de Janeiro, que continham as economias regionais mais avançadas do País (ALMEIDA, 1981, p. 565).

Devido a estarem as duas principais linhas que cortavam o Estado separadas ou ligadas de forma secundária através de ramais que aumentavam muito as distâncias, tornavam-se pouco lucrativos os investimentos realizados. Para isso a alternativa encontrada pelo estado brasileiro foi a unificação do controle do transporte ferroviário e o arrendamento para a Cie. Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, empresa formada por capital belga e americano e dominada por Percival Farquhar (PESAVENTO, 1990, p. 35). Deve ficar registrado que parte do charque produzido no Rio Grande do Sul não utilizava as linhas férreas gaúchas nem o porto de Rio Grande no final do século XIX e começo do século XX, pois era mais vantajosa economicamente aos charqueadores a exportação pelo porto de Montevideu, que dispunha de linhas férreas ligando esse porto às cidades conurbadas e fronteiriças

entre o Uruguai e a campanha do Rio Grande do Sul, como Artigas, Rivera e Rio Branco pelo lado uruguaio, ligadas respectivamente a Quaraí, Santana do Livramento e Jaguarão pelo lado brasileiro.



Mapa 2 – Mapa ferroviário do Rio Grande do Sul no começo do século XX

Mesmo assim, o desenvolvimento econômico propiciado pelo charque e pelo comércio de exportação e importação levou Rio Grande a um crescimento comercial considerável no século XIX, gênese do nosso estudo, que desembocaria no investimento do setor industrial.

A metade sul do Rio Grande do Sul, após a proclamação da República, dispunha do aparelhamento estatal e conseguia manter seu poder político regionalmente, no entanto não conseguia impor os seus interesses econômicos em âmbito nacional, já que a política econômica nacional era voltada para exportação e essencialmente agrária (PESAVENTO, 1980, p. 21). Ao mesmo tempo, os interesses de

criadores e charqueadores nem sempre caminhavam juntos, até mesmo porque a própria cotação do valor da carne era motivo de disputa entre as duas categorias.

Contudo, na proporção em que este processo se desencadeava (consciência da crise propiciando consciência de classe), lentamente se atingia o segundo nível de conscientização, pela constatação da existência de interesses divergentes no plano econômico entre criadores e charqueadores. Isto correspondia aos interesses da cada fração de classe, específicos e opostos muitas vezes. Entretanto, é conveniente lembrar que, por mais conflitantes que pareçam estes interesses, criadores e charqueadores se apresentam como frações de uma mesma classe dominante, cujo interesse maior é o processo de acumulação de capital que as une (PESAVENTO, 1980, p. 65).

O correr do século XIX propiciou em paralelo um desenvolvimento econômico importante para a cidade de Porto Alegre, localizada junto à foz de importantes rios navegáveis. Os colonos alemães passavam a escoar cada vez mais sua produção pelo porto da capital, em que a exportação de trigo era um dos seus principais produtos.

Enquanto isso, eram criadas condições favoráveis na metade sul, que levariam cidades como Rio Grande e Pelotas não somente a encabeçar a economia sul-rio-grandense, mas tomar vulto e importância econômica quanto à pauta de produção e exportação com os produtos oriundos da pecuária. A instalação de grandes estruturas comerciais e estruturas culturais como teatros e clubes atenderia a função de cidades que detinham segmentos populacionais elitizados não somente pelo acúmulo de capital propiciado pelo setor da pecuária e pelo setor comercial, mas também a insistência de que os filhos dos estancieiros e comerciantes fossem estudar em bons colégios e universidades na Europa. Estes, ao retornar à terra natal traziam consigo hábitos e costumes que eram disseminados na vida cultural dessas cidades, principalmente sob influência francesa. Mesmo com o advento da industrialização, as famílias mantinham o hábito, principalmente em relação à segunda geração, de irem estudar na Europa, como poderemos verificar nos capítulos posteriores.

Nesse mesmo período ocorreu brusca diminuição na exportação de trigo das colônias, o que prejudicou enormemente a cidade que escoava essa produção, Porto Alegre.

O sul de um modo geral e a Campanha em particular detinham a hegemonia econômica da província, neste período, e para as cidades comerciais desta área, Pelotas e Rio Grande, desviou-se uma grande parte do comércio da província com o exterior (SINGER, 1977, p. 153).

Podem-se constatar as mudanças econômicas ocorridas durante o século XIX e a alternância de liderança econômica entre as duas regiões, trazendo conseqüências na própria forma de ocupação, assim como na distribuição da população pelo Rio Grande do Sul. A instabilidade política no extremo sul do Brasil devido a conflitos de fronteira, assim como o descontentamento por razões de ordem econômica por parte dos pecuaristas do sul rio-grandense, propiciou diversos conflitos políticos em âmbito regional e nacional. Isso criou dificuldades para a incipiente agricultura de pequenas e médias propriedades desenvolvida pelos imigrantes na porção norte do Rio Grande do Sul. Conforme Castro (1980, p. 45),

Estes problemas, aliados à “ferrugem”, responsável por enormes estragos na triticultura, e o próprio sucesso da pecuária e do preparo de carnes, levariam, no início do século XIX, a uma retração da agricultura de gêneros e à migração de mão-de-obra para a zona dos campos. Não obstante a chegada de novos imigrantes à região da Serra, a Campanha, que em 1780 não reunia senão 8% da população rio-grandense, passaria a contar com 36% em 1882.

Porém, a base econômica que sustentava essa configuração regional de riqueza e suntuosidade, concentrada na metade sul, começou a se alterar pelas seguintes razões: primeiro, com a retomada do fortalecimento da economia agrícola colonial através da diversificação da produção e implementação de outros produtos agrícolas e pecuários como o fumo e a banha, o que fortaleceria a economia da metade norte, outro tanto com o fim das guerras no Prata e a retomada comercial das suas charqueadas, de caráter não-escravocrata e portanto mais produtivo, que traria novamente a concorrência do charque platino ao charque gaúcho.

Isso pode ser verificado pela pauta de exportações da província no ano de 1861 e no ano de 1894. Se as exportações em 1861 eram formadas por 74,95% de charque e couros, a banha proveniente da colônia era ainda importada. Já em 1894 o valor das exportações de carne seca cairia ao índice de 42,2%, enquanto a banha oriunda das colônias representava nesse ano 15,2% das exportações estaduais.⁴

As mudanças econômicas são mais céleres do que a transformação espacial, o que quer dizer que, embora as cidades de Porto Alegre e região colonial demonstrassem melhores índices de desenvolvimento econômico, as cidades do sul ainda espacialmente

⁴ Dados extraídos de Singer (1978).

faziam questão de mostrar toda a riqueza gerada pelo charque e pela exportação que ele propiciava. Isso não impediu que as cidades sul-riograndenses continuassem a se desenvolver inclusive com o advento da indústria, porém a partir do começo do século XX tais índices foram sempre menores do que os registrados na zona da capital. Outro fato que deve ser salientado é que não necessariamente as economias citadinas eram competitivas entre si, mas na verdade encabeçavam zonas diferentes de produção.

Esta transformação, do ponto de vista geográfico, significa a passagem da hegemonia econômica do sul para o norte, do latifúndio para a pequena propriedade, da pecuária para a lavoura. Obviamente as cabeças de zona – Rio Grande e Porto Alegre – sofrem as conseqüências da mudança. A capital volta a tornar-se o grande centro econômico do Estado (SINGER, 1977, p. 164).

A forma de reinvestir o capital oriundo da produção se apresentou historicamente distinta: enquanto a região de imigração mostrava um círculo produtivo comercial e industrial mais em moldes capitalistas de investimento e com valorização da mão-de-obra empregada, ampliando-a e absorvendo-a como mercado consumidor, os capitalistas do sul, mais enobrecidos, gastavam em viagens e suntuosidade e valorizavam menos a mão-de-obra. Este aspecto, embora de arriscada comprovação, pode ser verificado através da análise da própria evolução econômica da região Sul, que em diversos momentos necessitou do paternalismo estatal como forma de garantir sua sustentabilidade econômica. Até o presente, sempre que se discutem responsabilidades por problemas econômicos regionais na metade sul, se incute a idéia de que é por falta de investimento, ou por falta de lideranças políticas fora da capital, o que se comprova em parte. Porém, os investimentos já realizados por órgãos estatais em estruturas públicas ou no próprio setor produtivo foram significativos em cidades como Rio Grande e Pelotas. A questão cultural distinta entre as regiões também ajuda a explicar tais idiosincrasias: a do norte estava baseada na origem imigrante do trabalhador ao patrão, em que o senso de liberdade estava ligado ao trabalho. Do outro lado, os imigrantes tiveram papel decisivo no desenvolvimento comercial e industrial, no entanto ocupavam cargos a partir de determinados patamares, ficando os serviços de menor poder hierárquico para as mãos-de-obra escravas, libertas ou sujeitadas, aumentando o distanciamento entre as elites locais e a população trabalhadora.

No entanto, apesar das diferenças internas, o Rio Grande do Sul

apresentava importância crescente na economia brasileira, através da pecuária que se consolidava e uma agricultura diversificada e com a mão-de-obra imigrante, apesar dos percalços enfrentados pelas duas atividades rurais. Segundo Castro (1980, p. 47),

Era o único caso bem-sucedido de uma região “voltada para dentro” – até então, a capacidade de exportar era a própria medida do sucesso das regiões. Sua precocidade teria, porém, elevado custo. Mais tarde, uma a uma, as regiões se reconverteriam, orientando-se para o mercado interno. Em muitos casos, o Rio Grande do Sul teria que trilhar o difícil caminho do retorno, abandonando posições outrora facilmente conquistadas.

No que concerne à metade sul da província, se o charque era responsável pelo acúmulo de capital por parte de charqueadores e pecuaristas assim como no poder de influência em âmbito estatal a ponto de atrair investimentos como a rede ferroviária, coube aos comerciantes de cidades como Pelotas e Rio Grande, ligados à importação e exportação, em parte imigrantes europeus de primeira e segunda geração, serem os responsáveis pela inserção da economia sul-rio-grandense no ramo fabril. Embora as charqueadas fossem consideradas como indústrias na época, sua prática produtiva não condizia com a organização de uma empresa industrial capitalista, devido à existência da mão-de-obra escrava e processos rudimentares de produção para a salga da carne⁵. Portanto, foram essas as condições que favoreceram o acúmulo de capital comercial e formação de uma cidade cosmopolita que mais tarde daria origem a empresas industriais, durante a industrialização dispersa no sul.

2.3 – A formação da cidade cosmopolita

Rio Grande acabou incorporando um cosmopolitismo característico de cidades portuárias, mas improvável, tratando-se de uma cidade no extremo sul do Brasil e os interesses mercantilistas que moviam a colonização portuguesa no país. Essa abertura da economia regional com acréscimos nas importações e exportações será dada pelo enriquecimento propiciado pela produção do charque nas terras rio-grandenses. Rio Grande, como único porto marítimo do Estado, teria melhores condições de exportar essa produção, além do mais era por esse porto que entrava a maior parte dos produtos manufaturados e que

⁵ Ver Pesavento, 1980.

seriam consumidos em quase todo o território que hoje forma o Rio Grande do Sul⁶. As condições fisiográficas, embora não totalmente favoráveis à cidade portuária, devido ao constante assoreamento da entrada da barra, que dificultava a entrada das embarcações, determinavam a única opção para a província em termos de ancoradouro para o transporte marítimo, exceção à concorrência do porto da capital uruguaia. A inexistência de outro meio de transporte que ligasse o solo gaúcho com o restante do país e que pudesse fazer concorrência com o transporte marítimo também representou um fator significativo para o desenvolvimento comercial da cidade. A exceção era as tropas de gado, que além de demoradas, eram de difícil percurso. Tais fatos iriam representar um comércio redistributivo, nas palavras de Copstein (1975), pois seria somente através do porto que se daria a principal relação comercial entre o Rio Grande do Sul e o resto do mundo, principalmente num período em que se importava quase tudo no que se refere a produtos manufaturados.

No ano de 1822, ou seja, começo do que consideramos o período comercial mais representativo para a cidade e que coincide com a independência do Brasil em relação a Portugal, a vila do Rio Grande apresentava uma população com pouco mais de três mil habitantes (COSTA, 1922, p. 11). Havia em torno de 346 prédios, constituindo 24 lojas de fazenda, 15 armazéns de atacado, três boticas, dois ferreiros, dois taneiros, dois ourives, duas lojas de louça, dois lateiros e um caldeiro⁷. Tais atividades comerciais localizavam-se em grande maioria na Rua da Praia, hoje Marechal Floriano. Por ser essa rua a que concentrava o maior número de casas comerciais e de serviços, seria também a melhor via pública da cidade, com as melhores construções. Em sua passagem pela vila de São Pedro em 1821, assim descreveu Saint Hilaire (1999, p. 64) a Rua da Praia e suas cercanias:

A Rua da Praia é larga, porém não perfeitamente reta. Dotada de belas casas cobertas de telhas, construídas com tijolo, todas possuindo sacadas, várias de um andar e com balcões de ferro. É nessa rua que se vêem quase todas as lojas e a maioria das vendas, umas e outras bem sortidas. No resto da cidade não se contam mais de seis ou oito casas assobradadas e as quatro últimas ruas compõem-se quase unicamente de miseráveis choupanas de telhado muito alto, porém mal conservadas,

⁶ Relatos históricos demonstram a dificuldade em desenvolver as charqueadas no município do Rio Grande devido à necessidade de exposição da carne ao sol por longo tempo, paralelamente à constância dos ventos e das areias provenientes das dunas móveis existentes na região. Ver mais em Copstein, 1975.

⁷Dados extraídos de Bittencourt (2001, p. 37).

pequenas, de paredes de enchimento, servindo de moradia à população pobre, operários e pescadores.

A dragagem e construção do primeiro porto da cidade foram concluídas em 1823, junto ao aterro da Rua Nova das Flores, mais tarde Rua da Boa Vista (hoje Riachuelo), paralela à Rua da Praia, contribuindo para o fortalecimento das atividades comerciais e portuárias que então se desenvolviam na cidade. Conforme Copstein (1982, p. 61), o aterro para a construção da Rua Nova das Flores e do porto foi adquirido graças aos entulhos oriundos da destruição do forte da vila. Esses melhoramentos somente foram possíveis pelo empreendimento dos comerciantes locais, já que eles representavam a maior expressão comercial para a província de São Pedro na época. Com tais melhorias, o porto poderia receber embarcações de até 200 toneladas.⁸

As principais obras públicas da vila no período correspondem à iniciativa dos comerciantes, como a construção de um teatro, a melhoria do Paço do Conselho, que estavam em andamento, e a construção do novo prédio da Alfândega, na década de 1830, já que as edificações anteriores para sediar a Alfândega – a primeira era de 1804 – eram tão precárias que acabaram ruindo em poucos anos.⁹

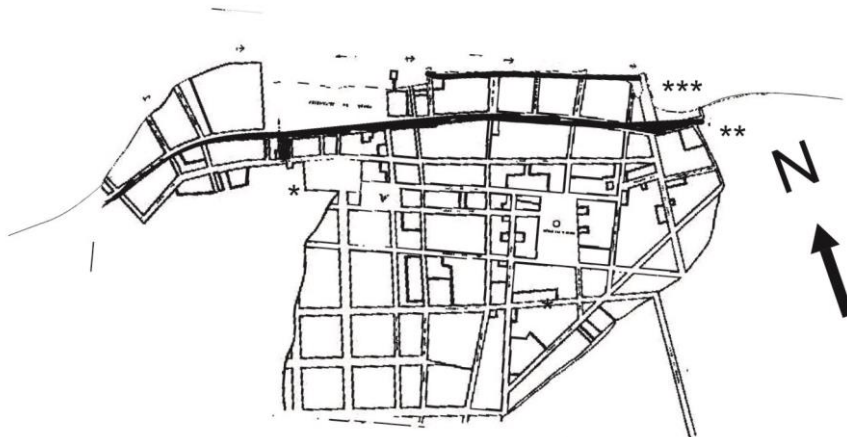
Ainda sobre o começo da década de 1820, assim discorre Queiroz (1985, p. 158): “Ao finalizar o período colonial, a Vila era formada por seis ruas consideradas principais, que corriam paralelas ao porto, atravessadas por vários becos estreitos. Em nenhuma delas existe calçamento”.

No período a cidade tinha três templos católicos, a matriz de São Pedro (1755), a capela de São Francisco (1792) e a igreja de Nossa Senhora do Carmo. A capela de São Francisco, construída nos fundos da matriz de São Pedro, se destinava à realização de celebrações religiosas para os escravos, na época impedidos de entrar na Igreja Matriz.

⁸ Luccock, apud Queiroz (1985, p. 156).

⁹ Queiroz (1985, p. 157).

RIO GRANDE EM 1829



Porto Velho e Canal do Norte

- * Catedral de São Pedro e Capela de São Francisco
- ** Localização da atual Rua Marechal Floriano
- *** Localização da atual Rua Riachuelo

Fonte: Queiroz (1987:159) - Adaptado por Solismar F. Martins
S/escala

Mapa 3 – Principais ruas comerciais do Rio Grande em 1829



Tanto a matriz de São Pedro como a capela de São Francisco de Assis existem ainda hoje: a primeira, em forma e função; a segunda abriga a coleção de arte sacra do Museu da Cidade do Rio Grande.

Quanto à igreja do Carmo, o prédio do século XVIII foi demolido na década de 1930 para dar lugar a uma nova igreja em estilo neogótico.

Nesse período comercial, várias casas de comércio foram sendo implantadas, tanto as destinadas ao consumo do próprio Rio Grande como aquelas redistribuidoras para o restante da província, em virtude de ser essa a única entrada marítima. Isso acabou atraindo e enriquecendo uma leva de imigrantes de diversas nacionalidades. As charqueadas durante o século XIX se expandiam e era por Rio Grande que essa produção era escoada.

Tudo isso possibilitou a melhoria da infra-estrutura urbana, o alargamento de algumas ruas, o calçamento das ruas mais centrais e a expansão urbana em direção sul e oeste. A oeste a expansão ficava limitada pela construção das trincheiras, que tinham o intuito de proteger a cidade de invasões por terra. A expansão segue nessas duas direções configurando o espaço rio-grandino. Além disso, essa elite comercial, mesmo a de origem lusitana, fazia questão de arremedar as práticas culturais aristocráticas européias, francesas e inglesas, o que servia para legitimar a superioridade das elites locais (BITTENCOURT, 2001, p. 39).

Outro aspecto que fortalece a presença do capital comercial se refere à fundação em 1844 da Associação Comercial do Rio Grande, primeira do Rio Grande do Sul. Essa associação teve participação efetiva em termos políticos para o melhoramento da barra do Rio Grande no começo dos novecentos. Tal associação reunia não somente os empresários comerciais, mas também criadores e posteriormente industriais¹⁰. Além do mais, pelo Código Comercial de 1850, ficava incumbida da determinação do câmbio, assim como do preço corrente das mercadorias e dos transportes marítimos e terrestres. Outra função, segundo a mesma autora, referia-se a influenciar os setores públicos em prol da melhoria da navegação através da barra do Rio Grande, considerada primordial para a sobrevivência do comércio da cidade e do próprio Rio Grande do Sul. Isso desembocou numa pressão constante por parte da Associação Comercial até o melhoramento definitivo no começo do século XX.

Outro aspecto que ilustra a atividade comercial como principal atividade produtiva para a cidade do Rio Grande nos oitocentos se refere à fundação do jornal diário *O Commercial*, no ano de 1857. Esse jornal tinha por finalidade defender e divulgar os interesses dos comerciantes da cidade. Assim, seus dirigentes se proclamavam “apolíticos” em sua fundação, já que atenderiam principalmente às

¹⁰ Dados extraídos de Munhoz, Cláudia Simone, “Associação Comercial do Rio Grande: um breve estudo sobre a sua participação na abertura da Barra”, in Alves, 2001, p. 39-46.

coisas mercantis. No entanto, no decorrer de sua história o jornal acabou por defender os interesses de um único partido político, o Partido Conservador, o que não foi bem aceito por parte dos seus assinantes. O *Commercial* continuou suas edições até o ano de 1882.¹¹

O desequilíbrio entre os interesses comerciais e a veemência na exposição das idéias político-partidárias foi um dos elementos constitutivos mais importantes para determinar a decadência do *Commercial* durante a década de oitenta, exatamente quando a imprensa rio-grandina passava por uma de suas mais brilhantes fases. Enquanto se manteve como um jornal essencialmente comercial, cujo objetivo era prestar informações sobre movimento portuário, entradas e saídas de navios da Barra, valor das mercadorias e variações no câmbio, o jornal garantiu sua sobrevivência, mesmo quando deixou transparecer abertamente sua postura partidária. Porém, perdida a credibilidade nos boletins comerciais e passando a servir quase que unicamente a interesses políticos individuais, o diário mercantil perdera seu norte editorial e tornou-se inevitável o caminho para o seu desaparecimento (ALVES, 2001, p. 37).

O capital comercial representou a base para o acúmulo de capital e o conseqüente desenvolvimento industrial da cidade do Rio Grande, embora esse vínculo não seja exclusividade desta, já que as origens da indústria na província no século XIX estão diretamente vinculadas ao capital comercial e à mão-de-obra imigrante.

Tem-se, portanto, como dado básico para a compreensão da origem do processo de industrialização, no Rio Grande do Sul, a onipresença do capital comercial. O que variou, contudo, foi a forma pela qual este capital-dinheiro acumulado no comércio transformou-se em capital-indústria. Em alguns casos, a indústria já nasceu pronta, ou seja, o comerciante aplicou o seu capital na montagem de uma empresa que já surgiu como indústria propriamente dita, em um estágio que se denominaria “fabril-manufatureiro” e se caracterizaria pelo uso das máquinas associado ao emprego de ferramentas, significativo capital inicial e utilização de força-trabalho assalariada (PESAVENTO, 1985, p. 30).

No caso citado pela autora, houve várias ocorrências em que o capital comercial originou grandes empreendimentos industriais na cidade do Rio Grande. Outro ponto importante refere-se ao capital

¹¹ Dados extraídos de Alves, F. “Uma folha mercantil na cidade do Rio Grande: um histórico do jornal *O Commercial*”, in Alves, 2001, p. 9-37.

bancário, que teve participação na origem de muitos ramos industriais, assim como em sentido inverso. “Ou seja, tanto o capital bancário financiou a instalação de empresas quanto comerciantes e industriais encontraram nos bancos formas de aplicação e diversificação de seu capital” (PESAVENTO, 1985, p. 33).

A cidade do Rio Grande era um ponto crucial para os navios que se dirigiam à região platina, pois a relevância de cidades como Buenos Aires e Montevideú extrapolava os limites americanos, seja como concentradoras de matéria-prima no setor agropecuário, seja no desenvolvimento cultural e artístico que alcançaram. Rio Grande nesse momento representava a única opção de ancoradouro e abastecimento seguros para as embarcações ao sul de Laguna em terras lusas e passagem obrigatória para as que se dirigiam ao Prata. Portanto, as grandes companhias teatrais, ao se dirigirem para as cidades platinas, muitas vezes faziam escala na cidade do Rio Grande, e na maioria dos casos apresentavam-se na cidade. Isso possibilitou um enriquecimento da vida cultural da cidade e a abertura de novas casas teatrais.

É imperioso destacar que, apesar da importância comercial e financeira que os imigrantes e comerciantes detinham no âmbito econômico dessas cidades, o que incluía Porto Alegre, esse segmento não tinha os seus interesses representados no plano da política da província, já que este era dominado pelos pecuaristas da campanha.¹²

Dos imigrantes estrangeiros que passavam pela cidade, muitos acabaram fixando residência. Isso proporcionou a existência de um número expressivo de estrangeiros residentes na cidade no final do século XIX. Historicamente o burguês imigrante teve um papel decisivo no desenvolvimento comercial e posteriormente industrial no Estado, em parte justificado por ter trazido experiência profissional na gestão de alguma empresa.

Vale ressaltar que tanto Rio Grande como Pelotas estão inseridas na região típica de pecuária do Rio Grande do Sul, mesmo assim a comercialização de produtos pecuários a partir dessas cidades propiciava acúmulo de capital para que esse processo ocorresse nos centros urbanos da região. Isso justifica a presença de imigrantes estrangeiros nas duas cidades, tanto no comércio como posteriormente na indústria, embora não fossem consideradas como zonas típicas da tradicional imigração européia agrícola, principalmente a cidade do Rio Grande. No entanto, a chegada de um número significativo de imigrantes europeus e urbanos se realizou na prática na cidade portuária.

¹² Nesse sentido, ver Pesavento (1980), mais especificamente o capítulo 1.

Em abril de 1888, um recenseamento municipal registrou uma população de 20.277 habitantes, dos quais 14.345 residiam na cidade. Os estrangeiros perfaziam 21,70% desta última cifra e distribuíam-se por nacionalidades dentro da área urbana como se vê na tabela (...) (COPSTEIN, 1975, p. 40).

TABELA 1 – Estrangeiros na cidade do Rio Grande em 1888

| NACIONALIDADE | CIDADE | CIDADE NOVA | TOTAL |
|-----------------------------|--------|-------------|-------|
| <i>Portugueses</i> | 1.280 | 93 | 1.373 |
| <i>Italianos</i> | 251 | 61 | 312 |
| <i>Alemães</i> | 234 | 42 | 276 |
| <i>Franceses e ingleses</i> | 172 | 19 | 191 |
| <i>Outros</i> | 853 | 108 | 961 |
| TOTAL | 2.790 | 323 | 3.113 |

Fonte: COPSTEIN, 1975, p. 40.

Algumas observações devem ser tecidas a partir da tabela 1. Primeiro no que diz respeito ao que o autor classifica como cidade e cidade nova na época, denominadas hoje respectivamente como o centro e o bairro de mesmo nome¹³. O que se chamava “cidade” representava o núcleo inicial de povoamento a partir do forte Jesus-Maria-José e matriz de São Pedro e que se expandiu até o final do século XIX, vindo a configurar a atual zona central. A “cidade” ou cidade antiga era limitada ao norte pelo Canal do Norte, ao sul pelo Saco da Mangueira e a leste pelos banhados que seriam aterrados posteriormente no início do século XX para abrigar o Porto Novo. A “cidade velha” ou simplesmente “cidade” representou a constituição espacial da cidade do Rio Grande como centro político e comercial, e somente no final do século XIX se efetivaria a ultrapassagem desses limites.

Um terceiro enfoque que deve ser destacado é que Rio Grande não era um local de assentamento de colonos rurais estrangeiros, já que as tentativas de se formarem colônias agrícolas com mão-de-obra estrangeira fracassaram devido aos interesses diversos entre a municipalidade e as demais autoridades locais, ao despreparo do poder político local com a terra (COPSTEIN, 1975, p. 3). Assim, as três principais cidades gaúchas e com formação lusitana (Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande) receberam imigrantes, porém, no caso de Rio Grande, não nos moldes de colônias agrícolas como verificado em outros municípios do Rio Grande do Sul. O caso mais emblemático

¹³ Um maior detalhamento sobre isso será exposto no próximo capítulo.

verificado no atual município referente a imigrantes estrangeiros no trabalho agrícola se refere à colonização portuguesa: parte dela se instalou na Ilha dos Marinheiros e formaria aquela que foi durante muito tempo a principal área agrícola do município, ao abastecer de hortifrutigranjeiros tanto o consumo da área urbana como parte da indústria de alimentos em conserva que surgiria posteriormente. Portanto, a maioria dos imigrantes que ficariam no Rio Grande estariam vinculados diretamente às atividades urbanas, principalmente ao comércio e aos serviços. Devido à complexidade dos setores nos quais cada grupo de imigrantes teve atuação, não objetivamos dar uma hierarquia de importância à descrição feita a seguir, mas demonstrar como cada grupo europeu, mas de formação cultural distinta, atuou no capital comercial e nos serviços da cidade.

2.4 – A forte presença da imigração lusitana e as casas de comércio

A colonização portuguesa foi a mais representativa para a cidade, não na quantidade de investimentos, mas nas marcas deixadas na cultura, na arquitetura, no comércio e até mesmo na indústria.

A mais numerosa e importante das colônias estrangeiras e a que maior influência exerceu sobre a cidade do Rio Grande foi, fora de qualquer dúvida, a portuguesa. Em todos os campos de atividade o trabalho português se fez sentir tanto no tempo como no espaço. No setor primário, além da agricultura já citada, a pesca teve nele um dos seus esteios. No comércio foi particularmente o setor de secos e molhados que constituiu a área de preferência lusitana. Os estabelecimentos varejistas, até o advento dos supermercados, além de numerosos eram facilmente reconhecíveis pelos nomes com que se os batizavam. Lembavam a terra ou ostentavam denominações pitorescas tão ao gosto luso. De forma semelhante, se pode falar dos seus restaurantes, cafés populares e padarias. Sua presença foi uma constante no mercado público, seja nas bancas de verduras ou nos “quartos” (COPSTEIN, 1975, p. 36).

Um caso exemplar da transferência do capital comercial para o capital industrial no Rio Grande é o do empresário português Albino da Cunha Amaral. Ele fundou, juntamente com um sócio brasileiro, Francisco Domingos de Freitas, a Cunha, Freitas & Cia. Importadora e Exportadora, em 1876. A empresa revendia os produtos para todo o território do Rio Grande do Sul e até mesmo para outras unidades do país, o que incluía especialidades como vinhos franceses e sardinhas

portuguesas. Possuiu também representação no transporte lagunar. Posteriormente fundaria uma empresa industrial moageira e no ramo de conservas, como veremos em capítulo posterior. Outra empresa comercial fundada por portugueses foi a José da Silva Fresteiro Cia., fundada em 1880. Teve atuação por mais de cinquenta anos na cidade; exportava produtos agropastoris e importava produtos diversificados de países diversos como Argentina, Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, França, Itália e Portugal. Também exportava couro para a Europa e Estados Unidos (NEVES, 1980, p. 73). A firma Abel Asti & Cia. foi fundada em 1893 e atuou como casa importadora, constituída por dois sócios – o brasileiro Abel Asti e o português Antonio Alves d'Almeida. O capital investido na empresa foi de Rs1.000:000\$000. Em 1910 era a vez da casa importadora e exportadora Rache Leite & Cia., formada pelo Barão Tavares Leite (português) e por Frederico Rache (brasileiro). Além da importação de produtos diversificados, essa companhia foi grande importadora de sal que se destinava às charqueadas ainda existentes (Monte Domecq' & Cia., 1916, p. 360).

Outras empresas fundadas por portugueses no setor de importação e exportação foram Campos Assunção e Correa Leite. A firma Campos Assunção foi fundada em 1889 como uma casa de importação, tendo destaque para o atacado de madeiras e outros materiais de construção como cimento e folhas de zinco. Já a empresa Correa Leite Cia., fundada em 1895, importava uma gama de produtos bastante diversificados que se estendia dos alimentos aos produtos de ferragens e tintas; no ramo da exportação, atuava principalmente com o charque. A firma Correa Leite também atuou com empresas de navegação.

Os portugueses tiveram participação em outros setores em Rio Grande, como na fundação dos dois principais hospitais da cidade, a Santa Casa de Misericórdia, hoje Associação de Caridade Santa Casa, fundada em 1835, e a Sociedade de Beneficência Portuguesa, em 1859.

Hospital Santa Casa de Misericórdia - 1835

Autora: Camila Teixeira Martins - 2014



A fundação dessas sociedades hospitalares foi fruto do empenho de imigrantes portugueses, e seus prédios hoje compõem o patrimônio histórico da cidade do Rio Grande. A Beneficência fechou suas portas em 2001, enquanto a Santa Casa continua desempenhando suas atividades através da imponente estrutura criada sobre aterro e junto ao centro histórico no século XIX e ampliada durante o século XX (COPSTEIN, 1975).

Também fazem parte desse mosaico criado pelos portugueses em Rio Grande a fundação do clube Centro Português (1932) e de igrejas católicas e instituições escolares, além de inúmeros pequenos estabelecimentos comerciais que não foram citados.¹⁴

2.5 – A contribuição dos imigrantes germânicos para a formação de empresas de importação e exportação

Os alemães foram responsáveis por uma das primeiras firmas de importação-exportação fundadas no Rio Grande do Sul, a Fraeb Cia.,

¹⁴ O legado português em relação à indústria e à arquitetura será tratado em capítulos posteriores.

constituída em 1829. Copstein (1975, p. 25) destaca que a firma Fraeb desenvolveu suas atividades por mais de um século, além de ter sido a maior empresa atacadista do Rio Grande do Sul, com filiais em Porto Alegre e Santa Maria. A firma Fraeb exportava couro, lã, crinas, chifres, charque e sebo, e importava da Argentina, Estados Unidos e países da Europa produtos como tecidos, arame e cimento. No entanto a Fraeb Cia. não era a única empresa no setor, pois dos 63 estabelecimentos comerciais e de serviços em mãos dos germânicos na cidade do Rio Grande em 1874, 18 estavam ligados à exportação-importação.

Os dados de 1870 indicam as seguintes empresas de comércio exterior atuando na cidade: Amermann; Berg; Brenke Cia.; Bularu



Rasteiro; Claussen Sohn; Domingos Bouger; Ewald Herman Cia.; Fraeb Cia.; Garcia Krische; Goch Cia.; Holsswissig; Breyer Cia.; Huck Cia.; Kettenburg Cia.; Köler Cia.; Kuhn Duval; Loes Lind; Luchsinger; Meyer Herm Cia.; Muller J. C. W; Rader, Júlio Alexandre; Ranniger Tissch; Scholberg & Gadet; Schutelç Riedel; Tehule Cia.; Thomsen Cia.; Warnecke Cia.; Wohley Cia, e Wöler Cia.¹⁵. As atividades exportadoras estavam direta-mente ligadas aos produtos pastoris, enquanto a impor-tação representava uma gama variada de produtos como secos e molhados, tecidos,

ferragens e outros. A localização desses estabelecimentos, como não poderia deixar de ser à época, estava na área central da cidade, próxima ao porto. Nesse caso, tanto os alemães como os demais imigrantes comumente utilizavam o andar térreo para seu estabelecimento comercial e o andar superior para a residência da família. Os alemães tiveram forte atuação nos setores ligados à sociedade do Rio Grande, tanto no que se refere a clubes como a outros tipos de associações.

¹⁵ Conforme Copstein (1975, p. 24).

Na área gráfica os alemães tiveram também sua participação, com a fundação da Livraria Rio-Grandense em 1887, por R. Strauch, com produção gráfica representativa até meados da década de 1940, quando veio a fechar.

No plano religioso, eles construíram em 1905 um templo luterano, onde era mantida também a Sociedade Escolar Alemã. A Igreja de São Miguel, conhecida como Igreja do Galo, foi fechada em 1945 por razões político-ideológicas, embora já estivesse internamente depredada pela população da cidade durante a Segunda Guerra. Sua reabertura ocorreu somente em 1954 e mantém sua função como templo no presente.

2.6 – A contribuição dos imigrantes ingleses para a formação de empresas do capital comercial e dos serviços de transporte e comunicação

A imigração inglesa no Rio Grande do Sul foi eminentemente urbana, concentrando suas atividades no comércio e nos serviços, e a cidade marítima foi a que mais os abrigou. No ano de 1851 havia oito firmas atacadistas fundadas por ingleses ou anglo-brasileiras, com destaque em sua atuação até a década de 1930. Dados extraídos do trabalho de Copstein demonstram as seguintes firmas importadoras fundadas por imigrantes ingleses em 1870: Atkins Cia.; Berg Cia.; Bradley, Hallawell Cia.; James Cia.; John Proudfoot Cia.; Sinclair Robinson; J. C. Wigg; W. T. Wigg e Irving, e Thomas Whitney.

Qualitativamente, em 1870, segundo os documentos, a importação se mostrou mais diversificada do que em 1851. Continuaram a aparecer os diversos tipos de tecidos, chapéus e lenços, mas a eles se juntaram, bebidas espirituosas engarrafadas e em bordalezas, embutidos, conservas de legumes, de frutas, de peixe, doces enlatados, manteiga, camisas, cobertores, luvas de couro, tapetes, artigos de montaria, cutelaria, ferramentas, arames, pregos, folha de flandres, fogareiros de ferro, bandejas de ferro, alvaiade de chumbo, vidros vazios, substâncias farmacêuticas diversas, etc. Todas as firmas arroladas receberam mercadorias da Inglaterra. Duas delas, segundo as guias, negociaram com Montevidéu e Havre (COPSTEIN, 1975, p. 31).

Outra empresa do setor era a Lawson, Son & Cia. Fundada em 1842, atuou no setor de importação-exportação e como agentes bancários ingleses. Constituída pelo patriarca Sr. Lawson, logo em seguida repassou a administração para seus dois filhos, George e Edward Lawson, além de outro sócio, Edward Byrne. A família Lawson

posteriormente atuaria na direção de indústrias na cidade do Rio Grande, mais especificamente na produção de charutos, corroborando a tese de transferência do capital comercial para o capital industrial (MONTE DOMECCQ' & CIA., 1916).

Além da seção de importação e exportação, a firma Lawson, Son & Cia é agente de um poderoso grupo de companhias de grande influência e de reconhecida potência, entre as quais devemos citar os dois estabelecimentos de crédito London & River Plate Bank Ltd. e The British Bank of South America Ltd., cujas operações tomaram tamanho desenvolvimento em todo o Brasil e principalmente nestas regiões e que tão poderosamente têm facilitado as relações econômicas entre este mercado e os grandes centros europeus (MONTE DOMECCQ' & CIA., 1916, p. 330).

A empresa Sinclair Robinson & Cia. foi fundada em 1º de março de 1914. Seu fundador ocupou o cargo de cônsul da Dinamarca com jurisdição na cidade do Rio Grande. A firma trabalhava em ramos diversificados, inclusive os setores de ferragens e carvão, e atuava em quase todo o Estado do Rio Grande do Sul, conforme The South American Intelligence Co. (1919, p. 685).

Em alguns casos houve a aliança de imigrantes ingleses e germânicos na fundação de empresas de importação e exportação. Esse é o caso da firma Thomsen & Co. – Exportadores e Importadores, constituída em 1845 pelo Barão Christian de Thomsen, Gustav von Lind e Frederico Sassemberg (MONTE DOMECCQ & CIA., 1916, p. 351). A firma fundada em Rio Grande abriu uma filial em Nova York em 1860, com a mudança de um de seus sócios nesse ano para a cidade norte-americana, e na década de 1930 transferiu definitivamente a sua sede.

Já a empresa de importação e exportação Wigg & Cia. foi fundada em 1842 por William Wigg. Atuou na área comercial e como agente de vapores, além de ter sido representante do Lloyd e agente da Royal Mail. Após a morte do fundador, a administração da empresa passou para seu filho Edward Wigg, e deste para os seus três sucessores. A Wigg & Cia. posteriormente diversificou suas atividades, passando a atuar com seguros e acessórios para automóveis. Vale salientar que, com exceção do patriarca, todos os descendentes de primeira e segunda geração realizaram seus estudos na Inglaterra e detiveram no Brasil representações diplomáticas da Inglaterra, da Noruega e da Suécia na cidade do Rio Grande (The South American Intelligence Co., 1919, p. 685). O prédio existe ainda hoje, sediando uma empresa concessionária de automóveis, e mantém seus aspectos históricos externos preservados.

A firma J. Proudfoot Cia., fundada em 1842, também se dedicou ao transporte lacustre, ligando a cidade do Rio Grande a Porto Alegre. Copstein cita ainda três firmas atacadistas com agências de vapores e de seguros: H. R. Mark, Ashlyn Cia. e Wilson Sons, e três agências de navegação: Amaral Shuterland, Cranston Woodhead e T. J. Stevenson. Vale destacar que as empresas Wilson Sons e Cranston Woodhead mantêm ainda atividades comerciais na cidade do Rio Grande no mesmo setor.

Nesse período, a presença britânica foi marcante também no setor financeiro. Havia na cidade agências do London & River Plate Bank Ltd. e The British Bank of South America Ltd. e London and Brazilian Bank.



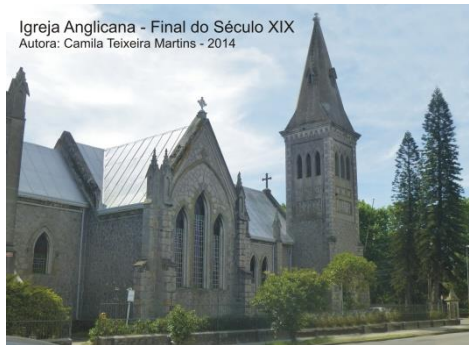
Os sócios desses bancos participariam no capital de empresas industriais têxteis de origem alemã fundadas em Rio Grande nos anos seguintes. Essas agências bancárias mantiveram-se na cidade até 1928, mas o London and Brazilian ainda permaneceu até 1935. Vejamos o comentário feito sobre a agência do London and Brazilian Bank por The South American Intelligence Co. (1919, p. 684.)



London and Brazilian Bank, o segundo estabelecimento bancário do Estado do Rio Grande do Sul, na ordem da antiguidade, ocupa lugar de excepcional importância entre os bancos do Estado. A filial da cidade do Rio Grande foi aberta em 1863, e desde então têm os seus negócios progredido de modo a acompanhar o crescente desenvolvimento comercial da cidade.

O prédio onde funcionava o London and Brazilian Bank ainda existe. Antes de sediar o banco, foi residência de um advogado da cidade, e após o fechamento da agência bancária, serviu como sede do consulado do Uruguai. O prédio, tombado pelo IPHAN/IPHAE, foi restaurado entre os anos de 2001 e 2002. Hoje faz parte do patrimônio histórico da cidade e abriga uma secretaria do município.

Os ingleses também registraram suas marcas ao controlarem estruturas ligadas aos meios de transporte e comunicações.



Nos transportes a contribuição britânica se fez sentir, seja na Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Cia., seja fornecendo homens experimentados em redes marítimas que se tornaram comandantes e maquinistas de navios nacionais. Vários sediaram suas famílias em Rio Grande (COPSTEIN, 1975, p. 32).

Outro fato relacionado às comunicações implantadas na cidade está representado pela Western Telegraph Ltda, conhecida como “cabo submarino”, que durante quase 100 anos (1874-1973) ligou a cidade marítima com o restante do mundo. O prédio onde funcionou a Western Telegraph Ltd., existente até hoje no centro da cidade, faz parte do patrimônio histórico e atualmente abriga a 18ª Coordenaria Estadual de Educação, e, embora ocupado, encontra-se em estado precário de conservação.

Os ingleses criaram estruturas ligadas ao esporte e à religião, consolidadas pela fundação do Sport Club Rio Grande, considerado um dos primeiros ou o primeiro clube de futebol fundado no Brasil, e pela construção da Igreja do Salvador. Esse templo anglicano foi fundado pelos ingleses no século XIX e se encontra inserido no centro da cidade do Rio Grande até o presente.

2.7 – Os imigrantes italianos urbanos e a abertura de empresas comerciais

Os imigrantes italianos registraram sua participação na cidade do Rio Grande tanto em relação ao comércio como à indústria. Quanto ao parque fabril, como veremos em outro capítulo, houve numa primeira fase a implantação de uma das maiores fábricas de tecidos de algodão à época, com capital italiano, e, numa segunda fase, embora poucas décadas depois, a construção de um parque fabril diversificado e com capital oriundo do comércio de exportação e importação.

No segundo caso, o imigrante Luiz Lorea, nascido em 1874, chegou em 1887 a Rio Grande, onde foi trabalhar como funcionário em um panifício de seu tio Carlos Lorea. Anos mais tarde se associaria à empresa de importação e exportação Marsiglia & Cia, também de capital italiano, da qual foi sócio até 1914. Nesse mesmo ano o Sr. Lorea

fundou a sua própria empresa comercial de importação-exportação. A empresa Luiz Lorea S. A. Comércio e Indústria, cinquenta anos depois da fundação de sua primeira empresa comercial, juntamente com outros sócios detinha um conglomerado de nove empresas de comércio e principalmente de indústria, a maioria instalada na cidade do Rio Grande. Eram elas: Lorea & Povorleri (Pelotas); Anella & Lorea; Lorea & Aíta Cia.; Lorea, Moreira Cia. Ltda; Sociedade Industrial Ltda.; Fábrica de Adubos Helida, Fábrica de Óleos Vegetais Luiz Lorea Ltda.; Plano Inclinado Rio Grandense, e Frigorífico Anselmi S. A. A quase totalidade dessas empresas fechou na década de 1950 (COPSTEIN, 1975, p. 29).

A companhia de Raffaele Marsiglia & Filho – Importadora e Exportadora foi fundada em 1877. Atuou no setor de importação e exportação em diversos setores. O filho do fundador deu continuidade à empresa, após regressar de um período de estudos na Europa.

2.8 – Outras contribuições de imigrantes para a formação do capital comercial na cidade

Outro grupo importante na formação da cidade cosmopolita foi a colônia espanhola, uma das mais expressivas em termos numéricos. O comércio varejista foi uma das atividades comerciais importantes, como o “Armazém Popular”, fundado em 1878, e que durou mais de 70 anos nas mãos da mesma família. Na indústria esses imigrantes também atuaram, como veremos em capítulo posterior. A exemplo de outras empresas criadas por imigrantes, a Fábrica Victória de Calçados foi fundada em 1889 por dois espanhóis, após terem atuado no comércio varejista.

A leva de imigrantes franceses para a cidade do Rio Grande foi eminentemente urbana e em muitos casos durou enquanto os seus interesses econômicos eram atendidos. Isso não invalida os aspectos de ocupação, principalmente em relação ao traçado urbano radial implantado em algumas áreas da cidade. Comumente suas atividades estavam ligadas ao porto, principalmente no começo do século XX, quando a Cie. Française ganhou a concorrência para a construção do novo porto e se instalou na cidade. Então vieram engenheiros e mestres-de-obras franceses, responsáveis pelo grande aterro realizado na parte leste da região central histórica e pela incorporação de uma vasta área que antes era ocupada apenas por banhados. Anteriormente à compra do terreno pela Cie. Française, dois franceses, Hector Legrú e Percival Farquhar, já haviam adquirido diversos terrenos de proprietários locais. Tanto Legrú como Farquhar viviam no Brasil e atuavam na área de transportes. Ambos se anteciparam e compraram a grande área de

banhados a um preço módico. No entanto, ao venderem a mesma área para a Cie. Française, o preço foi bastante elevado¹⁶. É evidente que juntamente com toda a estrutura implantada pelos franceses vieram também operários, que acabaram se incorporando à vida rio-grandense.

Em relação à fundação de empresas em Rio Grande por imigrantes franceses, deve ser salientada a empresa comercial A. Faveret & Comp. Essa empresa foi fundada em 1905 por Alberto Faveret, e atuou no comércio de importação e exportação e agência de vapores. The South American Intelligence Co. (1919, p. 685) assim se referiu a essa empresa.

A casa é subagente das conhecidas companhias francesas de navegação Sociéte Générale de Transports Maritimes à Vapeur e Compagnie de Navigation Sud-Atlantique. Os Srs. Faveret & Comp. exportam, em larga escala, couros curtidos e salgados e outros produtos animais. Em sua fábrica, montada com esmero, no Boulevard 14 de Julho, prepara-se peixe salgado para exportação.

Dois aspectos que devem ser destacados, primeiramente a adjetivação, comum entre os relatos sobre as empresas no início do século XX, denotando o cuidado e ao mesmo tempo a dificuldade de seus proprietários para a realização dos empreendimentos. O segundo aspecto é que é citada a fábrica no setor alimentício, o que novamente demonstra a vinculação entre os setores produtivos comerciais e industriais. O termo *boulevard* era comum à época e era usado principalmente para designar grandes avenidas. A referência a 14 de julho, data magna da Revolução Francesa, também demonstra a importância dada a tais fatos. O *boulevard* 14 de Julho é a atual Avenida Portugal, uma das poucas ruas da Cidade Nova que sofreu alteração no nome desde o surgimento do referido bairro.

Um outro aspecto, não menos importante, é que as transformações ocorridas no final do século XIX e início do século XX, com a aquisição de hábitos mais europeizados, afrancesados, principalmente pelas elites locais tanto na cidade do Rio Grande como em Pelotas, tem como base muito mais um estilo de civilização a ser copiado do que a influência direta dos imigrantes franceses instalados nessas cidades. Além do mais, Rio Grande, por ser escala marítima para o Prata, incorporava esses aspectos por influência da capital portenha, que por sua vez mantinha fortes laços com a cultura e a arquitetura francesa.

¹⁶ Ver maiores detalhes em Martins, S., 1997.

Os imigrantes judeus, mais comumente nacionalizados russos, também se estabeleceram na cidade, conforme Copstein (1975, p. 34), desenvolvendo atividades comerciais ligadas ao ramo de jóias e alfaiataria, conforme os registros municipais de 1870, que se referem às casas comerciais de Sofia Meyer, Jacques Meyer, Lambert Levi, Vitor Michel e Vitor Rabin – destes, os quatro primeiros eram proprietários de joalherias. Esse fato também é relevante, já que a cidade tinha pouco mais de 20.000 habitantes em 1870, e existiam, segundo esses dados, pelo menos quatro joalherias. Isso indica um poder aquisitivo elevado, pelo menos por parte da população enriquecida pelas atividades comerciais.

2.9 – A remodelação do espaço citadino sob o capital comercial

Após a apresentação das contribuições de imigrantes e seus descendentes nas empresas comerciais de exportação e importação para a cidade do Rio Grande, principalmente no desenrolar do século XIX, torna-se evidente que essas atividades representaram uma fase importante para a história econômica rio-grandina, principalmente por terem impulsionado a economia da cidade, tirando-a da estagnação e miserabilidade em que se encontrava até o início dos oitocentos, mas também por terem constituído o berço para o capitalismo industrial na cidade.

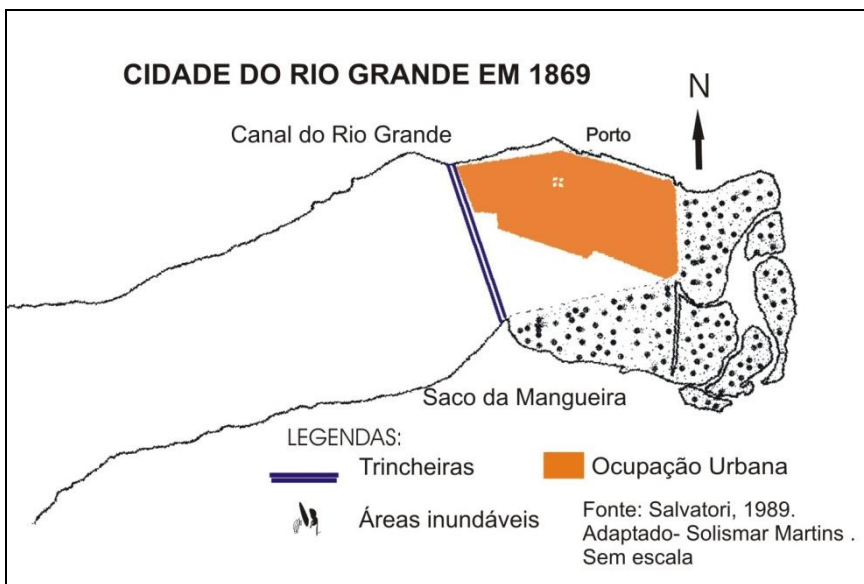
Se a área urbana na década de 1820 era de 26 hectares, na década de 1860, ou seja, ainda na fase de pré-industrialização, já ocupava 175 hectares¹⁷. Essa forma de ocupação era contínua e permeada por terrenos vazios, porém sem grandes áreas desocupadas. Quanto ao crescimento da população, que em 1822 não chegava a 4.000 habitantes, na década de 1860 ultrapassava 20.000 habitantes¹⁸. Quanto ao número de prédios existentes na cidade, os 346 prédios referidos por Saint-Hilaire no começo da década de 1820 passam para 3.187 prédios no ano de 1888.¹⁹

Portanto, a ampliação do centro histórico sob a função comercial resultaria numa área aproximada ao Centro da cidade do Rio Grande hoje. Isso pode ser verificado pelo mapa a seguir:

¹⁷ Dados extraídos de Copstein (1975, p. 66).

¹⁸ Buscou-se uma aproximação dos números populacionais de anos próximos com base em dados extraídos de Copstein (1975) e do arquivo geral da Prefeitura Municipal.

¹⁹ Embora o ano de 1888 já esteja inserido no começo do primeiro período industrial da cidade, corresponde ao mais próximo que foi encontrado em relação ao final do período comercial, ou seja, 1874. Dados de Costa (1922, p. 17).



Mapa 4 – Cidade do Rio Grande em 1869

No mapa 4 se observa o núcleo histórico e sua expansão até o ano de 1869, ou seja, na fase pré-industrialização. O mapa é ilustrativo quanto à localização das trincheiras a oeste e das áreas inundáveis de banhados a leste e ao sul do centro histórico, que estão pontilhadas. Essas áreas seriam paulatinamente ocupadas na virada do século XIX e começo do século XX. O porto assinalado corresponde ao Porto Velho, de 1823, e a pequena janela em branco representa a localização da então matriz de São Pedro (1755), hoje catedral.

O capital comercial continuou a se espacializar fundamentalmente nas ruas próximas ao Porto Velho, ou seja, Rua da Praia e Rua da Boa Vista, hoje Marechal Floriano e Riachuelo respectivamente, consolidando essa zona da cidade como a mais importante comercialmente. A acumulação de capital nesse período fez com que essas ruas apresentassem perfis arquitetônicos arrojados, muito representados pelas casas comerciais, já que a maior parte delas situava-se nessas ruas.

Grandes sobrados revestidos de azulejos muitas vezes com mais de dois pisos, além do térreo, beiral de telha, clarabóia iluminando o acesso aos andares superiores, janelas de guilhotina, com caixilho habilmente

recortado e em parte preenchido com vidros coloridos eram comuns nas faces das ruas da Praia e Boa Vista. Os mirantes mais raros davam originalidade e funcionalidade aos prédios destinados, no térreo, aos armazéns das grandes casas importadoras e exportadoras. Nos outros andares abrigavam-se os familiares dos negociantes e os seus caixeiros (COPSTEIN, 1982, p. 66).

Portanto, embora a cidade tivesse sua expansão durante o período comercial que perdurou por todo o século XIX, esta se mostrou tímida ante o que ocorreria com a industrialização. Certamente isso diz respeito às funções específicas de cada atividade e ao meio técnico necessário para o desenvolvimento das mesmas. Outro fator é que as atividades comerciais atraíam pessoas tanto do interior do Rio Grande do Sul como de outras regiões do país e do mundo, no entanto estas não necessitavam se fixar na cidade para desempenhar suas atividades. Isso se modificaria somente com a implantação dos primeiros parques fabris, o que acarretaria atração e fixação de mão-de-obra, ocasionando uma expansão urbana bem mais expressiva do que a registrada até aquele momento.

No período em que a principal atividade da cidade era a comercial, com ênfase para o comércio de importação-exportação, havia uma remodelação arquitetônica dentro dos limites urbanos e uma renovação dos prédios por parte das classes mais abastadas. As classes sociais com menor poder aquisitivo moravam em cortiços ou fora da área de vista dos que chegavam à cidade. Um dos motivos que explica tal fato era a cidade estar limitada por elementos geográficos naturais que tinham que ser transpostos a fim de se ampliar a área urbana. Mesmo tratando-se de dunas móveis e áreas inundáveis, constituíam sérias dificuldades para a expansão da zona urbana, assim como os constantes ventos que deslocavam areia com grande frequência, além do frio e umidade. Ao mesmo tempo, a área mais propícia para o desenvolvimento da cidade, a oeste, ainda estava limitada pela barreira artificial das trincheiras, que objetivava dar maior proteção contra as invasões por terra. Tal barreira somente seria transposta, dando continuidade ao tecido urbano, com o fim da Guerra do Paraguai.

O fato importante que representaria a expansão urbana para além desses limites foi a instalação de grandes parques fabris, pois não seria possível a implantação destes na área circunscrita pelo centro histórico.

No período comercial em Rio Grande formou-se uma elite econômica e social, que se consolidaria com a industrialização. Essa elite foi capaz de construir clubes, teatros, prédios suntuosos, assim como

abrigar eventos culturais importantes de expressão nacional. A sala de leitura fundada em 1846 por imigrantes portugueses, e existente até o presente, consiste na primeira biblioteca pública do Rio Grande do Sul. O antigo Gabinete de Leitura constituído pela elite local e presidido inicialmente por Barbosa Coelho, até o local definitivo, passou por vários prédios do centro da cidade, tornando-se Biblioteca Rio-Grandense em 1878, por iniciativa do seu presidente à época, Barão de Vila Isabel. No ano de 1880, essa instituição já contava com um acervo de 16 mil volumes (TORRES, 2002). A Biblioteca transferiu-se para o local onde está até o presente em 1900. O prédio foi alterado em 1914, substituindo-se o estilo luso-brasileiro pelo eclético, até 1937, quando passou por novas reformas, concluídas na década de 1950, dando a atual configuração em estilo neoclássico. Atualmente a Biblioteca Rio-Grandense continua sendo mantida por sócios e abriga um acervo de 200.000 exemplares, inclusive 1.500 obras consideradas raras.





Loja Maçônica União Constante - 1840
Autora: Camila Teixeira Martins - 2014

Outra construção importante do período comercial e da cidade cosmopolita que se firmava é a primeira loja maçônica fundada no Rio Grande do Sul, a União Constante, de 1840, onde forma e função se sustentam como um prédio histórico e integrante do patrimônio histórico do Rio Grande.

A urbanização das duas principais praças do centro da cidade começou ainda no período comercial. Tanto a Praça Xavier Ferreira como a Praça Tamandaré seguiram modelos franceses de urbanização, representados pelos seus jardins, lagos, chafarizes e monumentos. As duas praças foram complementadas durante o final do século XIX e primeiras décadas do século XX.

O arquiteto Oscar Décio Carneiro assim descreve a Xavier Ferreira:

O seu neoclassicismo está evidenciado no desenho típico da bacia de alvenaria do chafariz importado da Inglaterra e assentado em 1874, pela Companhia Hidráulica Rio-Grandense, no centro do passeio que levava à porta sul do Mercado, no próprio largo do chafariz, com sua pavimentação em ladrilho hidráulico e a balaustrada que o cerca (...). Elementos neoclássicos são igualmente os postes de cimento de

iluminação, em forma de coluna da ordem jônica, com seu fuste estriado e seu capitel com volutas, aproveitados também na pérgula que forma o caramanchão que sombreia o caminho entre o largo do chafariz e o monumento da Abolição da Escravatura, com sua coluna de inspiração coríntia e a sua figura feminina da Liberdade com 3,40 metros de altura esculpida na Itália, igualmente neoclássicas.²⁰

A Praça Tamandaré, também localizada no centro da cidade, mais a sudoeste do centro histórico, era a maior área verde em zona urbana do estado do Rio Grande do Sul até a criação do parque Farroupilha, em Porto Alegre. Sua manutenção como área desocupada se deu em virtude de naquele local haver cômoros e fontes de água. Inicialmente conhecida por Giribanda (sentido popular de descompostura, em virtude da intensa aglomeração que ocorria no local, para obtenção de água), resistiu ao tempo e foi denominada Tamandaré em sessão solene da Câmara de Vereadores em 20 de abril de 1865²¹. Tal homenagem a Joaquim Marques Lisboa, patrono da Marinha brasileira e de naturalidade rio-grandina, deveu-se a sua atuação na Guerra do Paraguai.

A tentativa de ocupação desse espaço público ocorreu mais de uma vez, com a construção de casas de cidadãos ilustres em 1850 e o projeto de se construir uma nova igreja matriz em 1882²². No começo do século XX chegou a ser cogitada a implantação do parque fabril da Cia. Ítalo-Brasileira na área, com a concordância dos órgãos municipais. Porém, por interesses dispares por parte da fábrica, isso não se concretizou.

Foi no período comercial que começou também o calçamento das primeiras ruas da cidade do Rio Grande. A formação sedimentar do solo onde está o sítio da cidade, aliada à baixa altitude do terreno, tornavam ruas lamacentas durante os períodos de chuva, principalmente nos dias de inverno. Para isso a Câmara Municipal desenvolveu um plano de calçamento das principais ruas da cidade entre os anos de 1855 e 1876. Isso foi feito com grandes dificuldades financeiras, e necessitou do auxílio dos moradores, pois não há pedreiras no município de solo arenoso e recente. Assim, as pedras vieram dos municípios mais próximos, como Pelotas e São Lourenço do Sul, ou de locais mais distantes, como Porto Alegre ou até mesmo do Rio de Janeiro. Até

²⁰ Dados extraídos de Oscar Décio Carneiro: "Educação patrimonial: a Praça Municipal". *Agora*, 24 ago. 2002.

²¹ Dados extraídos de Luiz Henrique Torres: "Praça Tamandaré: a construção histórica de um espaço público". *Agora*, 14 mar. 2002.

²² Id., *ibid.*

1874, mais de 57.000 metros quadrados de calçamento haviam sido colocados nas principais ruas centrais da cidade do Rio Grande.²³

Portanto, a vila miserável do começo do século XIX cresce tanto quantitativamente, expressa pela ampliação da zona urbana em hectares e por seu crescimento populacional, como qualitativamente, através das melhores urbanas que ocorreram durante o período comercial, compreendido entre 1822 e 1874. Nesse ano, com a inauguração da primeira grande indústria na cidade, inicia a um novo ciclo econômico e espacial, não somente em relação à expansão urbana, mas também pela quantidade de estruturas que se incorporam à zona urbana e que iriam celeremente configurando Rio Grande como cidade fabril.

Encerra-se este capítulo sobre a acumulação comercial na cidade e no Estado do Rio Grande do Sul com a síntese dada por Almeida (1981, p. 570), em que o autor descreve o entrelaçamento entre capital comercial, a população imigrante, os investimentos estatais nacionais e os investimentos estrangeiros.

O capital comercial não se teria desenvolvido no Rio Grande do Sul – acumulando capital e induzindo à expansão o mercado regional e os serviços urbanos – na intensidade em que isso ocorreu, não fossem as políticas de povoamento, as de transportes e as de caráter econômico-financeiro levadas a cabo pelas esferas federal e estadual de governo; também teria um desenvolvimento muito mais restrito na ausência das inversões do capital externo realizadas no porto marítimo e nas ferrovias gaúchas. O capital externo, por sua vez, com certeza, não realizaria as referidas inversões caso não considerasse ser importante a circulação de mercadorias empreendida pelo capital comercial e não contasse com as benesses do Estado para garantir sua rentabilidade. Finalmente, o Estado só pôde levar a cabo suas políticas econômico-financeira e de transportes no Rio Grande do Sul porque trabalhou em um ambiente em que não era desprezível o desenvolvimento mercantil e porque o capital externo contribuiu com seus aportes financeiro e tecnológico.

²³ Dados extraídos de Luiz Henrique Torres. “O calçamento das ruas da cidade do Rio Grande II”. *Agora*, 29 ago. 2002.

CAPÍTULO 3

A gênese industrial e a expansão urbana para além das trincheiras (1874/1910)



Fábrica Rheingantz (final do Século XIX)
Autor: em pesquisa

Torna-se evidente que, durante o que denominamos primeira fase industrial, a expansão urbana do município deu-se primeiramente em virtude da instalação desses complexos e trouxe consigo uma série de modificações na estrutura urbana, através dos diversos tipos de moradias que começaram a formar-se em torno das fábricas. Houve a necessidade de ampliação do sistema viário e do oferecimento de serviços públicos e privados.

Essas transformações fizeram com que as áreas contíguas e vistas originalmente como propriedades fundiárias passassem a obter uma valorização diferenciada e, com isso, aumentasse a sua respectiva

renda. A infra-estrutura gerada com a instalação desses complexos mudou a categorização da renda da terra até então, o que a tornou uma área de renda diferencial e não somente absoluta. A ocupação dessas áreas na primeira fase tinha como objetivo a proximidade entre o trabalhador e seu local de trabalho.

Podemos considerar que essas derivações espaciais podem ser apontadas tanto no que se refere à expansão urbana propriamente dita, com incorporações de áreas anteriormente agrícolas ou por acréscimos conquistados por meio de aterros, cujos primeiros registros datam do século XIX. Em outros momentos, a própria implantação de estruturas urbanas desencadeou a expansão da cidade, e não somente de forma direta através dos parques fabris. É sob este último prisma que a análise da expansão urbana tem sido feita, seja pela instalação de empresas industriais, seja através de outras estruturas urbanas incorporadas à cidade, como o setor de transportes, comunicações e comércio. Neste capítulo será abordada a expansão da cidade do Rio Grande entre os anos de 1874 e 1910 – período compreendido na fase que autores como Cano, Tavares e Oliveira caracterizam como industrialização dispersa em âmbito nacional, embora os períodos econômicos e espaciais para a cidade do Rio Grande não sejam totalmente congruentes com aqueles registrados nacionalmente.

3.1 – A produção do espaço urbano sob a industrialização dispersa nacional

Os poucos milhões de habitantes espalhavam-se ao longo de um litoral de quase 6.000 km de extensão, e sobre uma área superior a 8 milhões de km²; agrupam-se por isso em pequenos núcleos largamente apartados uns dos outros, e sem contactos apreciáveis. Era assim constituído o mercado que se oferecia à indústria brasileira; não lhe podia ser mais desfavorável. (PRADO JR., 1998, p. 258).

A indústria brasileira era descentralizada até o final do século XIX e várias são as razões que explicam esse fenômeno. Entre elas estaria a falta de articulação entre os complexos econômicos regionais, o que possibilitou o desenvolvimento de economias isoladas nacionalmente. Um dos principais entraves era a dificuldade de meios de comunicação terrestre. Portanto, grande parte do desenvolvimento se dava por meio de embarcações e das cidades que abrigassem portos.

Isso possibilitou um desenvolvimento industrial no Brasil sem grande concorrência interna a partir do final do século XIX – desenvolvimento caracterizado por uma dispersão industrial pelo

território nacional e por uma concentração em nível de empresas no país. Conforme Cano (1985, p. 64),

As grandes distâncias a que me referi causavam, graças ao sistema de transportes vigente, margens naturais de proteção às indústrias regionais – sem que isso impedisse a entrada de produtos estrangeiros, de maior competitividade – favorecendo a implantação de empresas de caráter regional, algumas até mesmo de caráter nacional e, necessariamente, de grande porte.

O desenvolvimento da economia industrial durante a República Velha (1889-1930) representou a continuidade daquilo que já ocorria durante o Império, ou seja, a inserção da economia brasileira num padrão de divisão internacional do trabalho que se transforma num obstáculo, numa contradição em termos mais rigorosos para a expansão do capitalismo e de como sua classe proprietária converte-se numa oligarquia (OLIVEIRA, 1989, p. 3).

As formas do capital e o controle deste por burguesias regionais tornavam quase impossível a integração nacional. Esta somente seria viável no surgimento de uma forma de capital muito superior às dominadas pelos grupos regionais, no caso, o capitalismo monopolista, que se consolida somente na década de 1960 (OLIVEIRA, 1989, p. 3).

A gênese do processo de desenvolvimento industrial nacional e da cidade do Rio Grande se constitui por empresas fabris de bens não-duráveis, principalmente a indústria têxtil. Esse segmento representou para o Brasil as primeiras grandes empresas industriais nacionais, e para Rio Grande, o primeiro parque fabril e uma das maiores fábricas já instaladas na cidade em toda a sua história.

Durante a industrialização dispersa, as cidades fabris deveriam arcar com “grandes cargas de capital por unidade de capacidade produtiva instalada e, portanto, indústrias menos rentáveis do ponto de vista do investimento global e de maiores custos unitários” (CANO, 1985, p. 67). Ainda segundo esse autor, o desenvolvimento industrial e disperso ocorrido no Brasil até 1930 se deve à falta de integração da economia nacional, devido à precariedade dos transportes terrestres. Isso proporcionava a expansão de economias voltadas para o exterior ou somente para sua hinterlândia produtiva. O desenvolvimento do sistema ferroviário pelo território nacional nesse período demonstra bem essa fase de dispersão, no momento em que suas redes ligavam regiões produtoras aos portos e à exportação.

O desenvolvimento da monocultura exportadora baseada no trabalho assalariado permite a constituição de um mercado consumidor

inicial, promovendo a industrialização em ordem inversa (RANGEL, 1982); ou seja, diferentemente dos países centrais, o processo industrial brasileiro inicia-se pelos bens de consumo não-duráveis. Assim, enquanto o setor alimentar permanece geralmente com feições locais e artesanais¹, a indústria têxtil constitui empresas de diferentes portes e características dispersas pelo território nacional, dependendo do processo local de acumulação e de sua inserção na divisão internacional do trabalho (PIMENTA, 1994).

Nas regiões que conheceram um processo de acumulação anterior, a dinâmica econômica contribuiu para a instalação de grandes empresas têxteis, como é o caso de São Paulo, Rio de Janeiro e alguns estados do Nordeste e o Rio Grande do Sul (PIMENTA, 1994). Nesses locais, amplas plantas industriais têxteis foram implantadas, utilizando equipamentos importados, significando um grande montante de capital fixo instalado.

Ressalve-se que o incremento fabril desenvolvido na primeira fase industrial brasileira, o que inclui Rio Grande, compreendia as técnicas mais atualizadas dos parques produtivos dos países centrais. No entanto, caracterizava-se por mercados estanques e, em relação à cidade em estudo, não correspondia a um mercado consumidor regional para estes produtos, já que significativa parte da mão-de-obra operária das indústrias estava excluída do processo de consumo. No caso dos trabalhadores da campanha gaúcha, estes estavam ligados à pecuária e constituíam populações rarefeitas, que obtinham seu sustento dentro dos próprios limites das fazendas através da subsistência e um baixo padrão de consumo.

Um aspecto importante para entender a lógica da cidade do Rio Grande e seu papel no desenvolvimento industrial do país e do estado é o fato de no Rio Grande do Sul haver um grande parque industrial voltado não somente para o mercado regional, mas principalmente para o mercado nacional, o que inclui Rio de Janeiro e São Paulo, e também para o exterior. Esse parque tinha localização estratégica, ou seja, junto a um porto marítimo, no caso, a cidade do Rio Grande.

Não apenas no Distrito Federal, mas também minoritariamente em certas regiões, surgiram indústrias voltadas para o mercado nacional. No Rio Grande do Sul as indústrias sediadas na cidade – porto do Rio Grande (têxteis entre outras) – ultrapassavam em regra o âmbito regional (CASTRO, 1980, p. 106).

¹ No caso dos frigoríficos, por exemplo, sua instalação decorre de capitais estrangeiros, sobretudo norte-americanos.

Além disso, as empresas do Rio Grande, ao priorizarem as exportações para o centro do país ou para o exterior, não fortaleciam o rarefeito mercado consumidor regional, restringindo-se às populações das duas principais cidades do sul do Estado – Rio Grande e Pelotas. Salienta-se que as classes de mais alta renda dessas cidades utilizavam largamente produtos importados.

Isso demonstra que a economia industrial brasileira, no período compreendido como industrialização dispersa, desenvolveu empresas industriais e cidades de forma isolada, ou seja, voltadas para seus mercados consumidores específicos e sem uma integração nacional. Além do mais, em 1907 apenas três unidades da federação concentradas no Centro-Sul dispunham de mais de 60% das empresas industriais nacionais, assim distribuídas: Rio de Janeiro (incluindo a capital federal) – 33%; São Paulo – 16%, e Rio Grande do Sul – 15%. Dos outros estados, nenhum dispunha de mais de 5% de concentração industrial além dos citados (PRADO JR., 1998, p. 260).

Em termos de distribuição por setor industrial, entre os anos de 1907 e 1920, o que chamaria mais a atenção seria o acréscimo das indústrias de frigorificação da carne, concentradas nos estados do Rio Grande do Sul e de São Paulo (op. cit., p. 262). Em solo gaúcho destacavam-se três frigoríficos de grande porte e de capital estrangeiro – dois se instalaram na cidade fronteira de Santana do Livramento (Armour e Anglo) e o outro na cidade do Rio Grande (Swift).

Quando a integração nacional começa a se articular a partir de São Paulo, as demais cidades industriais periféricas, remanescentes do período fabril disperso, sofreriam profundas perdas. Dados comparativos entre a indústria paulista e a indústria gaúcha, no período de 1907 a 1929, já demonstram essa tendência. Se o estado de São Paulo apresentava 15% da indústria brasileira em 1907, tal porcentagem já perfazia quase 40% em 1929. No entanto, o Rio Grande do Sul, que detinha 13,5% da indústria nacional na primeira década do século XX, apresentaria uma redução relativa em termos nacionais, já que em 1939 seu parque fabril representava 9,8% da indústria nacional. Como Rio Grande correspondia ao segundo maior parque produtivo industrial do estado no período, isso demonstra uma queda de sua participação industrial (CANO, 1985, p. 69).

Um fator não menos importante é que o crescimento industrial e urbano das cidades industriais estava bastante dependente das condições de exportação, ou seja, de acordo com a demanda internacional. Isso para o Brasil significava não somente os produtos primários, mas também incipientes produtos manufaturados. É o caso das indústrias têxteis: tanto países produtores ou não-produtores

necessitavam da importação de tecidos, devido à redução da produção têxtil internacional causada pelo envolvimento direto dos países produtores nas guerras.

A indústria brasileira não será aliás solicitada unicamente pelo mercado interno; alguns de seus setores mais desenvolvidos e habilitados (como em particular o de tecidos de algodão) encontrarão também alguns mercados externos, como nos países da América Latina e na África do Sul, às voltas com as mesmas dificuldades de abastecimento que nós. Os próprios Estados Unidos se tornam grandes importadores de tecidos brasileiros) (PRADO JR., 1998, p. 303-304).

No Rio Grande do Sul ocorreram algumas peculiaridades quanto à acumulação do capital para o seu desenvolvimento industrial. Enquanto a origem do capital estava vinculada ao capital agrário em outras regiões do Brasil, no Rio Grande do Sul estava vinculada fundamentalmente ao capital comercial. As charqueadas constituíam um caso *sui generis* de manufatura, inclusive com utilização de mão-de-obra escrava. Por isso muitos autores não as consideravam como indústria, e com eles concordamos, pois as empresas industriais teriam que apresentar determinadas peculiaridades não contempladas pela feitura do charque. Como exemplo vejamos a citação de Pesavento (1985, p. 23):

Tanto os estabelecimentos escravistas quanto a atividade de artesãos isolados não podem, contudo, ser considerados “indústrias”. Este conceito se aplica a uma forma histórica de produção capitalista, que pressupõe, para o seu surgimento, determinados pré-requisitos: uma acumulação prévia de capital-dinheiro que possa se transformar em capital industrial sob determinadas condições, a presença de uma massa de trabalhadores livres que possam vir a assalariar-se, a existência de um mercado consumidor para produtos manufaturados, etc., condições evidentemente não existentes nos casos descritos, mas que foram criadas a partir da segunda metade do século XIX, estando relacionadas com a entrada dos imigrantes europeus no Rio Grande do Sul.

As alterações cambiais registradas durante a chamada República Velha ora beneficiavam, ora estrangulavam a importação de maquinário para o desenvolvimento industrial nacional e gaúcho nessa primeira fase denominada de industrialização dispersa, como já visto anteriormente.

A gênese da primeira grande etapa fabril da cidade do Rio Grande está marcada pela fundação do Complexo Rheingantz, na década de 1870, e se estende até a década de 1960. Já a ocupação

espacial compreendida nessa periodicidade pode ser segmentada em fases, devido às peculiaridades espaciais e econômicas das plantas industriais instaladas. Nessa primeira etapa, a gênese pode ser marcada com precisão através da data de fundação de um grande complexo fabril; já o término está representado em 1960, pois, embora a economia industrial citadina apresentasse movimentos ondulatórios de crescimento e estagnação, a economia industrial instalada desde o final do século XIX teve fôlego até as décadas de 1950 e 1960, quando ocorreria o fechamento de parte substancial do parque produtivo até então instalado.

3.2 – O pioneirismo de Carlos Rheingantz na indústria têxtil (lã)

A Fábrica Rheingantz, fundada em 1873, marca o início da industrialização na cidade do Rio Grande. A Companhia União Fabril Rheingantz foi idealizada pelo comerciante Carlos Rheingantz, brasileiro e filho de alemães, juntamente com o alemão Herman Vater (PIMENTEL, 1944). Carlos Guilherme Rheingantz (1849-1909) era filho de Jacob Rheingantz e Maria Carolina von Fella. Jacob Rheingantz foi fundador da colônia alemã de São Lourenço, hoje município de São Lourenço do Sul, à margem da Laguna dos Patos. Carlos Rheingantz viajou para Hamburgo em 1863 para estudar e percorreu vários países com o mesmo objetivo, retornando para Pelotas em 1873, onde se casou com Maria Francisca de Sá, filha do Comendador Miguel Tito de Sá, fluminense radicado em Rio Grande. Antes mesmo de abrir a fábrica em Rio Grande, Carlos Rheingantz atuou como comerciante no município de Pelotas.

A sociedade industrial foi formada com 90 contos de réis. Em 1881 a sociedade foi dissolvida, ficando a administração das fábricas de lã e de algodão somente com Carlos Rheingantz. Nesse mesmo ano o empresário adquiriu a Fábrica de Chapéus Pelotense, na vizinha cidade.

A 11 de fevereiro de 1884, a Empresa reestrutura-se sob a forma de Sociedade em comandita, sob a razão social de Rheingantz & Cia., com o capital de 600 contos de réis. Ao mesmo tempo, eram ampliadas as instalações fabris, com a montagem, ao lado da fábrica de tecidos de lã, de outra destinada ao fabrico de panos de algodão, a primeira a produzir esses tecidos no Estado do Rio Grande do Sul. O desenvolvimento das atividades provoca sucessivos aumentos de capital, que é elevado para 800 contos de réis em 1886 e 1.000 contos de réis em 1888 (AMÉRICA MAGAZINE, 1959).

A fábrica Rheingantz seria agraciada com diversos prêmios em exposições industriais tanto no Brasil como no exterior. Essas exposições eram comuns na época². Em 1883 seria a vez de seu proprietário receber do governo imperial o título de comendador, conforme decreto emitido pelo imperador.

Já em 1891, o Comendador Carlos Guilherme Rheingantz resolveu ampliar a empresa verticalmente, comprando áreas pastoris e rebanhos para a obtenção da lã. Foi contratado um ovinotecnista inglês para aperfeiçoar a criação e adquiriram-se vários reprodutores na Inglaterra (VÁZ, 1999, p. 8). No entanto, com a Revolução Federalista de 1893³, os campos de Rheingantz foram invadidos e houve o abate de muitos ovinos para consumo das tropas, incluindo os reprodutores, dizimando parte dos rebanhos e desestimulando o prosseguimento dessa iniciativa pelo industrial. Nesse momento a empresa passou a ser denominada Companhia União Fabril e Pastoril, ampliando seu capital para 5.000 contos de réis. A desistência de levar adiante o projeto de verticalização, devido aos prejuízos sofridos no campo, alteraria novamente a razão social da empresa, sendo então denominada Companhia União Fabril, denominação com que permaneceu enquanto esteve nas mãos da família Rheingantz, até a década de 1960.

Copstein (1975, p. 26) assim explica a instalação de uma fábrica de tal envergadura à época na cidade do Rio Grande:

Iniciativa pessoal, capitais familiares e as relações do Rio Grande diante da área produtora de matéria-prima, aliada a sua função recebedora e distribuidora, são as causas elucidativas da escolha da sede do empreendimento.

Instalada em um terreno cedido pela municipalidade de 143.000m², e com área coberta de 43.000m², a empresa logo se tornou um ícone

² O empreendimento de Rheingantz foi agraciado nas seguintes exposições industriais: medalha de bronze no Rio de Janeiro em 1875; medalha de bronze na Filadélfia em 1876; diploma de honra no Rio de Janeiro em 1881; medalhas de ouro, prata e bronze em Porto Alegre em 1881; medalha de prata em Buenos Aires em 1882; grande diploma em Berlim em 1882; diploma de mérito no Rio de Janeiro em 1889; duas medalhas de ouro em Porto Alegre em 1901; duas medalhas de ouro e prata em Saint Louis em 1904; dois grandes prêmios no Rio de Janeiro em 1908; grande prêmio de Turim em 1911; dois grandes prêmios no Rio de Janeiro em 1922; grande prêmio na exposição de Sevilha em 1930, e três prêmios na exposição de Antuérpia em 1930. Essas informações constam no brasão dos ofícios emitido pela Fábrica Rheingantz nas primeiras décadas do século XX. Disponíveis no arquivo geral da Prefeitura Municipal do Rio Grande.

³ A Revolução Federalista ocorreu no Rio Grande do Sul entre os anos de 1893 a 1895, por disputas político-partidárias, em um período intrincado no processo de transição monarquia/república.

fabril de referência para o município, visto que empregava uma parcela significativa da população ativa que residia na cidade do Rio Grande nas primeiras décadas do século XX.



Conforme Roche (1989, p. 585), os primeiros operários da Rheingantz, como capatazes e contramestres, vieram da Alemanha juntamente com as máquinas. Copstein informa a composição de nacionalidades dos operários em 1887, a ficar claro que o número de alemães não representava a maioria dos estrangeiros, no entanto estavam nos melhores cargos, juntamente com outros imigrantes.

Em 1887, trabalhavam na fiação e tecelagem de lã 300 operários, 180 brasileiros, 45 portugueses, 30 italianos, 18 alemães, 8 norte-americanos e 8 de diversas procedências. A indústria de algodão ocupava 100 operários, assim distribuídos: 60 brasileiros, 15 portugueses, 10 italianos, 6 alemães, 5 espanhóis e 4 de outras procedências. Em 1910, o número de empregados de ambas as manufaturas atingiu 1.200 trabalhadores (COPSTEIN, 1975, p. 25).

A Rheingantz empregava grande número de mulheres, o que era comum pelo menos na indústria têxtil, e também elevado número de menores. Conforme Copstein (1975, p. 25), no final da segunda década do século XX, de um total de 1.020 operários, 370 eram homens adultos e 71 menores de idade. Em relação ao sexo feminino, trabalhavam 440 mulheres adultas e 139 menores de idade.

A atividade produtiva da indústria era centrada na produção de tecidos de lã, derivados de tecidos de algodão e tapetes. Visava ao mercado externo e também ao centro do país. Nos períodos de guerra,

como durante a Primeira Guerra Mundial, a fábrica chegou a ter mais de 1.200 funcionários e suas máquinas produziam em capacidade máxima. Conforme a revista *América Magazine* (1959),

O Comendador Rheingantz toma nova iniciativa pioneira, instalando em 1904 a primeira fiação penteada do país, o que possibilitou à COMPANHIA UNIÃO FABRIL a fabricação de tecidos finos, casimiras, etc. Cumpre destacar aqui o fato realmente auspicioso para a indústria têxtil brasileira, que o foi o de ser a Companhia União Fabril quem fabricou pela primeira vez panos de lã para as forças armadas da Nação, no fim do século passado, pois até então tais panos eram todos importados da Europa.

A principal matéria-prima utilizada era adquirida principalmente dos municípios que dispunham do produto na própria região sul do estado, como Santana do Livramento, Uruguaiana e Santa Vitória do Palmar, entre outros.

A lã dos estancieiros vem acondicionada em bolsas, contendo os “velos” de cada ovelha amarrados em separado. O material das cooperativas e barracas já vem separado, segundo sua natureza. Sendo um produto de safra, a Empresa é obrigada a grande estocagem com a imobilização de vultoso capital. O consumo atual atinge dois milhões de quilos (REVISTA PAULISTA DE INDÚSTRIA, 1955, p. 5).

Ainda conforme a mesma revista, além das instalações da fábrica, foram construídas residências para abrigar parte de seus funcionários a partir de 1885 e alugadas por preços módicos. As moradias tinham estilo e valor diferenciado, de acordo com o cargo que o respectivo morador exercia na fábrica. A empresa, portanto, chegou a administrar nada menos que 169 propriedades durante a sua história, o que significava para o começo do século XX um maior número de residências do que dispunham muitas cidades do Rio Grande do Sul. Além disso, como veremos posteriormente, a empresa têxtil e seu sítio industrial iniciaram uma nova extensão da malha urbana, que até então servia somente como local de passagem, já que ficava fora das trincheiras. Com isso houve ampliação da infra-estrutura urbana, o que incluía rede elétrica, fornecida pela empresa às áreas contíguas e também às linhas de bondes.

Denominado Vila Operária ou casas em fita, ainda hoje em razoável estado de conservação, esse conjunto de moradias tem como característica o aproveitamento de suas paredes laterais, assim como um telhado que tem uma única água para todas as residências. Estão dispostas de forma linear.

O segundo padrão de edificações se localiza do lado oposto da Av. Rheingantz. Nessa localização, as residências foram construídas sob um outro padrão arquitetônico e destinadas aos mestres e engenheiros da fábrica, estrangeiros na maioria.

Observa-se que as casas foram construídas de acordo com a nacionalidade desses funcionários, com predominância do estilo germânico. Atualmente, boa parte dessas residências encontra-se em precário estado de conservação, mas algumas ainda são habitadas ou abrigam estabelecimentos comerciais.

A fábrica ergueu também um número significativo de casas a oeste da fábrica, após o espaço ocupado pelo cemitério. Estas eram tanto de alvenaria como de madeira. Além das residências, a fábrica construiu em 1911, no interior do seu sítio industrial, um prédio no estilo enxaimel, denominado Cassino dos Mestres. Era uma espécie de hotel de luxo reservado para cerimônias sociais, como também para hospedagem dos funcionários do alto escalão da companhia. Esse prédio, décadas mais tarde, abrigaria a Sociedade de Mutualidade.

Os principais serviços assistenciais eram prestados por sistema cooperativo através da Sociedade de Mutualidade, cujo quadro social era e continua sendo constituído exclusivamente de empregados da Empresa, sendo sua finalidade prestar socorros médicos e farmacêuticos aos sócios enfermos ou a suas famílias, auxiliar pecuniariamente aos sócios impossibilitados temporariamente de trabalhar; concorrer para o enterro dos associados; manter um armazém de gêneros de primeira necessidade, vendidos somente aos operários do estabelecimento, com reduzida margem de lucro, que é redistribuído anualmente na proporção das compras de cada um; manter uma biblioteca; ministrar aulas noturnas e manter uma banda de música, bilhar e outros jogos (AMÉRICA MAGAZINE, 1959).



Ao lado do Cassino dos Mestres está a antiga escola que ensinava os operários da fábrica na época, bem como os filhos destes

até 12 anos de idade. Segundo Pesavento (1988, p. 59), o ensino era obrigatório aos operários, tornando-se facultativo somente a partir de 1896. A escola na década de 1950 atendia 300 alunos, conforme dados fornecidos pela própria empresa. Além da escola, a fábrica oferecia uma creche para crianças pequenas. Esse conjunto de medidas buscava também afastar o operário dos movimentos ligados aos sindicatos de caráter socialista e anarquista, que passariam a se expandir a partir do último decênio do século XIX.



Que valha o positivismo reinante nos documentos à época e transcritos neste trabalho, a Rheingantz proporcionou junto à fábrica uma grande quantidade de estruturas e com funções diversas. Um exemplo é a construção do Sport Club União Fabril, que cumpre sua função de clube até o presente.

O Sport Club União Fabril, com ampla sede social, a melhor e mais bem instalada do gênero na cidade, tem o encargo de superintender as atividades desportivas e as diversões sociais dos operários. Possui gramado para a prática do futebol, campos para basquete e vôlei, canchas para bolão e salões onde se pratica e realiza torneios de bilhar, tênis de mesa e pingpong. Tem, além disso, amplo salão de festas, que

tem sido palco de acontecimentos memoráveis. Acha-se aí instalada também a Biblioteca, que funciona regularmente, atestando o interesse dos operários pelas coisas do espírito (AMÉRICA MAGAZINE, 1959).

Outra explicação para a construção dessas estruturas consiste no fato de facilitar o controle sobre o funcionário, assim como na diminuição do gasto com o transporte, que na época era precário e lento, já que os principais meios de locomoção eram os bondes ou outros veículos de tração animal.

De uma certa forma, uma vez que se apresentam revestidas de um conteúdo “assistencial”, tais práticas “atenuam” em parte a subordinação do trabalho ao capital, mascarando ideologicamente a coerção econômica característica das relações capitalistas de produção. A dominação burguesa assume então uma conotação paternalista, na medida em que as atividades ligadas à educação, assistência social, habitação e lazer são mediadas pela figura do “bom patrão”, que, como pai, decide, orienta e ampara seus subordinados, regulando as relações capital-trabalho. Trata-se, em última análise, de estender aquela dominação a outras dimensões da vida operária, subtraindo-a às influências do mundo “de fora” da fábrica (PESAVENTO, 1988, p. 56-57).

É importante salientar que, além da perspectiva dada pela autora, outro fator importante movia os industriais a oferecer atrativos para fixação de mão-de-obra. No Rio Grande do Sul, e predominantemente na metade sul do Estado, predominavam as estâncias de gado, que empregavam pouca mão-de-obra. A própria autora, em outro artigo, revela uma face dessa situação, embora esteja dando maior ênfase à questão do mercado consumidor na região sul-rio-grandense.

Face a tais condições, as empresas manufatureiras do eixo Pelotas-Rio Grande dispunham de um mercado de trabalho menos amplo que aquele da região abarcada pelo complexo colonial. Por outro lado, o fato de a população da campanha ser rarefeita e de as relações assalariadas na estância não serem predominantes (ou seja, o trabalhador rural recebia muitas vezes casa e comida em lugar de um salário monetário) fez da zona da pecuária tradicional um mercado consumidor de menores proporções que aquele da zona colonial (PESAVENTO, 1985, p. 40).

Voltando à importância da fábrica Rheingantz, esta não se restringiu a Rio Grande, mas sim a todo o Rio Grande do Sul, o que justifica neste momento um maior detalhamento na descrição do seu parque fabril em comparação aos demais agentes industriais instalados no período. Singer (1977, p. 170) destaca o pioneirismo de Rheingantz:

Em 1874, Rheingantz funda a grande empresa têxtil "União Fabril", em Rio Grande. Em 1896 a firma possuía 3 fábricas, uma de tecidos de lã, uma de tecidos de algodão e uma de aniagem, com um total de 900 operários. Em 1881 fundou ainda Rheingantz uma fábrica de chapéus em Pelotas, que em 1896 contava com 220 operários e capital de 600 contos. É com Rheingantz que a indústria se inicia realmente no Rio Grande do Sul.

A Fábrica Rheingantz representou uma das primeiras estruturas de expansão urbana “extramuros”, já que todo o seu complexo fabril, que incluía outras estruturas como a vila operária e as casas dos mestres, consolidou tal ampliação, pois no momento em que a fábrica necessitou e atraiu uma grande leva de mão-de-obra de baixa remuneração em sua maioria, esses trabalhadores ajudaram a lotear as terras além das trincheiras, formando o bairro Cidade Nova.

3.3 – A cidade se expande além das trincheiras: a formação dos bairros a oeste da cidade velha

A expansão para oeste da zona urbana restringia-se ao limite das trincheiras – uma grande vala, aberta no século XVIII, que separava a cidade da área não-urbana, com o objetivo de protegê-la das invasões e comumente conhecida como área “extramuros”, embora não houvesse uma muralha. No período comercial, alguns elementos já haviam sido implantados para além das trincheiras, como o cemitério (1855/1856). Nesse período, o centro histórico se expandiu em quase todas as direções, porém a expansão mais significativa ocorreria a oeste, pois, com o fim da Guerra do Paraguai, se romperia tal limite urbano, ultrapassando as trincheiras. 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. A necessidade de novos espaços para a instalação de outras indústrias no final do século XIX, em região contígua às trincheiras ou depois delas, somente consolidaria a expansão do referido bairro, o qual mantém o nome de Cidade Nova até os dias de hoje.

Outro aspecto que deve ser salientado é que foi nesse bairro que se concentraram imigrantes de determinadas nacionalidades, como os de origem polonesa, inclusive com a fundação Sociedade Cultural Águia Branca, existente até o presente. É designada aos poloneses, vindos para trabalhar nas tecelagens, a primeira ocupação residencial da Cidade Nova.

A Cidade Nova transpôs as trincheiras e constituiu a principal área de expansão urbana do Rio Grande.

Os aterros continuaram avançando pelo litoral, foi ganho o espaço em que posteriormente se situou a estação marítima da estrada de ferro. A leste abriu-se a rua Barroso e o pântano do sul recuou para a abertura da rua Constância (João Alfredo). Porém foi a oeste que se situou a área de maior expansão. Alguns anos antes, fora criado um cemitério para além das trincheiras. Agora a exigência decorrente da entrada da cidade no campo da indústria não-artesanal impeliu a abertura do loteamento até hoje conhecido como “Cidade Nova”. Com isso duplicou-se a superfície urbana. Por mais de meio século, esta foi a principal área de crescimento citadino (COPSTEIN, 1982, p. 65).

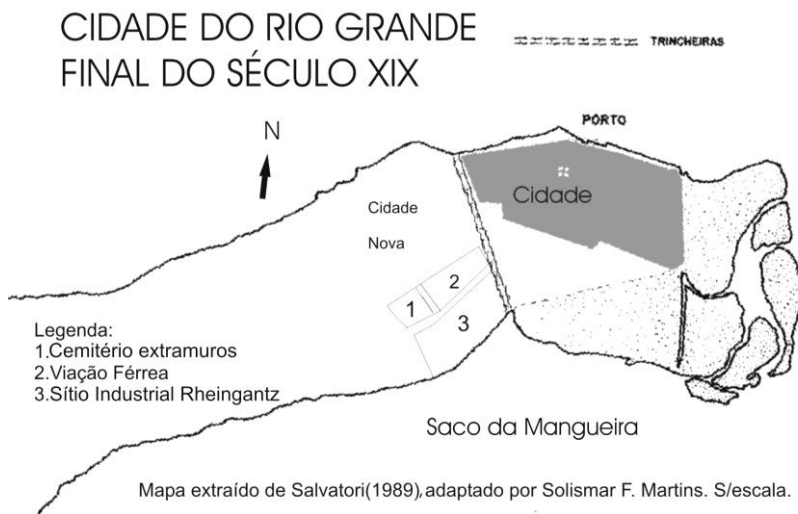
Conforme o autor referido, a área da cidade em hectares, que não ultrapassava os 175 hectares em 1878, chegaria aos 458 com a incorporação das novas áreas.

A necessidade de expansão era decorrente do aumento populacional, mas também da implementação de novas estruturas urbanas, como o parque ferroviário, que ocupava (e ocupa até o presente, apesar de não desempenhar tal função) uma extensa área com seus prédios e demais estruturas incrustadas em solo urbano. A área ocupada pela antiga Viação Férrea está localizada junto às trincheiras e no limite entre a cidade velha e a cidade nova. Naquele momento, a construção do novo cemitério, da área industrial da Rheingantz e do complexo ferroviário inauguraram uma nova fase de expansão para a cidade.

Os sepultamentos na cidade do Rio Grande eram realizados junto aos templos. O primeiro cemitério da cidade foi erguido junto à igreja do Bom Fim, pela Irmandade do Santíssimo Sacramento, em 1834, ao sul dos limites urbanos da cidade velha. A limitação em área desse cemitério e as freqüentes epidemias que assolavam a população, como a de cólera, registrada em 1855, fizeram com que as autoridades buscassem outra área para construção de um novo cemitério. Este foi deslocado inicialmente para junto às trincheiras e posteriormente para a área em que permanece até os dias de hoje, ou seja, mantendo uma distância suficientemente segura para evitar contaminação da população pelos corpos vitimados pelas doenças contagiosas (ver mapa 6). Os primeiros sepultamentos ocorreram em 1861, e a partir de 1863 a municipalidade entregou a administração da necrópole para a Santa Casa de Misericórdia, e assim permanece até a atualidade. As diferenças religiosas e sociais já ficavam registradas no período, pois ao lado do cemitério católico foi erguido o cemitério protestante, cujo primeiro túmulo data de 25 de fevereiro de 1856. Além do mais, os corpos de indigentes, prostitutas, escravos e outros indivíduos excluídos da sociedade eram enterrados numa área próxima aos

novos cemitérios, porém fora dos limites destes, denominada Cemitério dos Proscritos.

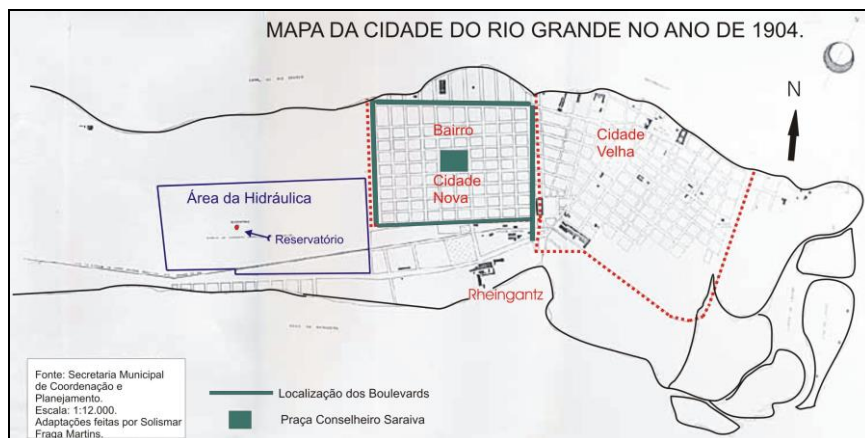
Notadamente a expansão residencial seguia a oeste pelo centro da restinga arenosa, já que as áreas próximas aos corpos d'água comumente seriam ocupadas pelas estruturas industriais. Isso imprimiu também uma forma, pois, embora a cidade seja cercada por corpos d'água, não existem grandes espaços residenciais e públicos legalizados à beira d'água.



Mapa 5 – Cidade do Rio Grande no final do Século XIX

Ao norte dessas três grandes estruturas (Viação Férrea, cemitérios e sítio industrial da Rheingantz), surgia um novo bairro ortogonal, o que não diferia muito do centro, exceção à largura das futuras ruas bem demarcadas. O novo bairro surgia cercado por quatro grandes *boulevards*: o *boulevard* Buarque de Macedo ao sul e contíguo aos cemitérios e à Viação Férrea; ao norte o *boulevard* 14 de Julho, em cujas imediações se instalariam anos mais tarde, entre essa via e o Canal do Norte, indústrias de alimentos, principalmente empresas ligadas ao setor de pescados e enlatados; ao leste o *boulevard* 10 de Fevereiro, depois denominado Major Carlos Pinto – a antiga trincheira –,

e a oeste, o *boulevard* 15 de Novembro⁴. 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 na Ilha dos Marinheiros ou em outras localidades não-contíguas à zona urbana.



Mapa 6 – Cidade do Rio Grande no ano de 1904

Enquanto isso, na região marginal sul eram feitas algumas inovações, como a construção do reservatório da Hidráulica. Vale destacar que, em 1879, a construção do reservatório estava bem distante da zona considerada urbana (ver mapa 7). O reservatório foi construído próximo ao local onde no século XVIII havia o Forte de Sant'Ana e um pequeno povoado. Estes foram destruídos e abandonados ainda no mesmo século, devido às freqüentes movimentações das dunas de areia fina existentes no local, que dificultavam a permanência daquelas populações. Na época em que o local foi abandonado, e devido à escassez de material para construção de casas, houve a remoção das construções precárias e do material já utilizado para junto do Forte Jesus, Maria e José.

⁴ O nome desse *boulevard*, mais tarde avenida, faz alusão à proclamação da República, no entanto a abertura do referido bairro se dá num período de transição do Império para a República, portanto possivelmente teve um nome anterior ao atual, 15 de Novembro.



O reservatório da Hidráulica foi a solução do problema da obtenção e contenção de água potável, recurso natural de difícil aquisição, devido à inexistência de cursos d'água significativos, mesmo tratando-se do abastecimento de uma população de pouco mais de 20.000 habitantes no final do século XIX. Após várias tentativas de obter água por meio de poços artesianos em vários locais da cidade, em 1870 foi firmado entre o governo da província e a empresa Higino Corrêa Durão & João Frick um contrato para o estabelecimento da primeira captação e rede de distribuição de água. Foi fundada a Companhia Hidráulica Rio-Grandense (PIMENTEL, 1944, p. 65) e erguida a caixa d'água da Hidráulica, no estilo *Art Nouveau*, em 1879, a três quilômetros da cidade velha, sobre um terreno de 100 hectares. O reservatório metálico com capacidade para 1.500.000 litros foi erguido de forma que ficasse equidistante entre as duas margens do pontal arenoso onde está a cidade (SALVATORI, 1980). Essa localização foi estrategicamente pensada como forma de tentar evitar a salinização da água obtida, seja pelas águas do Saco da Mangueira, ao sul, seja do Canal do Norte. Verifica-se hoje que houve no passar de mais de um século um aterramento maior na parte do pontal ao norte da caixa d'água, já que na atualidade é maior a distância entre o reservatório e o Canal do Norte, se comparada com a distância entre a caixa d'água e o Saco da Mangueira. Uma outra opção estudada pelos técnicos na época era a da implantação do reservatório na Ilha dos Marinheiros, mas por questões de maior dispêndio de recursos foi cancelada. Pimentel (1944, p. 65) informa que a caixa d'água foi erguida sobre colunas de ferro fundido com 22,80 cm de diâmetro e altura de quatro metros sobre o fundo, estando este a 10 metros

de altura em relação ao nível do terreno. Outras estruturas foram construídas, como uma galeria circundante ao reservatório, assim como as bombas aspirantes e calcantes que levavam a água captada ao reservatório por meio de motores de 18 HP. Além disso, 27.616 metros de tubulação foram instalados para distribuição da água, divididos em tubos de nove, cinco e três polegadas. O reservatório foi erguido com sua frente voltada para o Parque Rio-Grandense.⁵

Outro fato que chama a atenção é que, além da caixa d'água importada da Europa, foram importados da França quatro chafarizes e instalados em quatro praças centrais da cidade, inclusive nas duas principais, hoje Praça Xavier Ferreira e Praça Tamandaré. Outros dois chafarizes foram erguidos na Praça Barão de São José do Norte e Praça Sete de Setembro – este, onde havia o antigo Forte Jesus, Maria e José⁶.

3.4 – A produção industrial citadina se diversifica e novas fábricas são instaladas no final do século XIX (charutos, moagem de trigo, calçados, enlatados, biscoitos)

Além de Rheingantz, outros empresários instalaram na cidade plantas industriais ainda no final do século XIX, embora nenhuma empresa se igualasse a esta em investimento e na criação de estruturas que atendiam as mais diversas funções tanto dentro do mundo do trabalho como fora dele.

Em 1876, duas fábricas foram instaladas na cidade. A primeira foi a de charutos, denominada Fábrica Alliança e fundada por Miguel José de Araújo. A fábrica produzia charutos e cigarros. Sua produção anual de charutos chegava a dois milhões de unidades. Tanto a latoaria como a impressão de rótulos seria confeccionada na própria fábrica. A outra foi a empresa comercial de importação e exportação Cunha Amaral Cia., de Albino Cunha, que posteriormente originaria a indústria moageira. “A indústria Cunha Amaral, dedicando-se à transformação de peixe e frutas, diferenciou-se da Leal Santos no que se refere à origem do capital, pois este proveio do comércio atacadista” (COPSTEIN, 1982, p. 39). Tal citação reforça a origem do capital da indústria na cidade e no próprio Rio Grande do Sul, em que há preponderância na formação industrial por meio do capital comercial.

Em 1889 seria fundada outra fábrica de calçados na cidade – a Beneri & Farinha – Fábricas Victoria de Calçados e Fumos. A empresa

⁵ Dados extraídos de Pimentel (1944, p. 65-67).

⁶ Dados extraídos de Alves, ano 2009, p. 192.

foi fundada por dois espanhóis radicados em Rio Grande e que, após terem trabalhado no ramo do comércio de importação e exportação, fundaram a pequena fábrica de calçados – pequena, mas que chegou a empregar 50 operários. A fábrica funcionava na Rua Conde de Porto Alegre, números 61-63 e 65 (COSTA, 1922). A referência a essa fábrica se justifica mais pela origem de seu capital do que mesmo pelo porte do empreendimento, muito menor do que os que mencionamos até o momento.

Outra empresa fundada por imigrantes foi a indústria Llopart Cia., que iniciou em 1902 a fabricação de alpargatas e posteriormente calçados. Foi fundada por um espanhol e chegou a empregar 120 operários em 1919, inclusive mulheres e menores. A empresa de calçados fechou na década de 1930.

O caso de Francisco Marques Leal Pancada é significativo. Juntamente com outros sócios, funda em 1889, na cidade do Rio Grande, a Leal, Santos & Companhia. Esta era filial de uma empresa portuguesa que beneficiava alimentos em conserva e posteriormente produziria biscoitos no Brasil. A fábrica empregava 600 operários no ano de 1916. Os alimentos em conserva eram oriundos da própria região de Rio Grande: legumes e frutas – fornecidos pelos produtores rurais da Ilha dos Marinheiros – e o pescado, outrora abundante na região. Mais tarde a fábrica de conservas abriu filiais nas cidades de Pelotas e São Lourenço do Sul. A produção anual de enlatados chegou a dois milhões de latas nos primeiros anos do século XX.

A produção de *biscoutos*, como eram chamados, em escala industrial, teve início em 1906 (COSTA, 1922). Em 1910 a fábrica de biscoitos produzia 800.000 quilos do produto. Já os bens de produção da fábrica foram importados de países da Europa. “Os fornos para cozimento dos biscoitos são de sistema contínuo e de fabricação inglesa; são em número de três e sua potência de produção diária é respectivamente de 1500, 1000 e 800 kg” (MONTE DOMECCQ & CIA., 1916, p. 344). Na obra *Os Estados Unidos do Brasil* (1919, p. 685), também há referência aos bens de produção da fábrica:

Nada falta às aperfeiçoadas instalações da fábrica, que dispõe dos vários maquinários necessários aos múltiplos serviços pertinentes à sua indústria, possuindo também instalações para o fornecimento de força elétrica com que são acionados todos os maquinismos, etc. Todos os maquinismos empregados são de manufatura inglesa e dos mais modernos tipos. Anexa às instalações da fábrica funciona uma seção de litografia que atende às diversas necessidades da firma nesse particular.

Assim como a Rheingantz, embora de forma bem mais contida, a Leal Santos construiu 20 casas destinadas aos operários e um armazém onde eram vendidos mantimentos aos trabalhadores.

Vale lembrar que a empresa Leal Santos, apesar de ter trocado mais de uma vez de proprietário, continua em atividade na cidade do Rio Grande. Atualmente está instalada no Distrito Industrial e é controlada desde 1996 pelo grupo argentino Benvenuto – grupo líder no enlatamento de conservas naquele país.

O caso de Gustavo Pook é emblemático. Trata-se de um burguês imigrante originário de Hamburgo, nascido em 1854, que veio para o Brasil em 1876. Inicialmente o imigrante alemão trabalhou em casas de comércio de importação e exportação e foi chanceler no consulado alemão. No ano de 1891, fundaria a indústria de charutos em Rio Grande (MONTE DOMECCQ & CIA, 1916, p. 334). A fábrica Pook & Cia. de Charutos dava continuidade à fabricação deste artigo, a qual já vinha sendo feita por sua família na Alemanha.

A fabricação de charutos contou inicialmente com um capital de Rs 1000:000\$000. Esse capital triplicaria em 1895, quando acionistas da cidade, provenientes principalmente do capital comercial, investiram no negócio. Quatro anos mais tarde foi investida a mesma quantia que já havia sido colocada na fábrica, ou seja, mais Rs 3000:000\$000.

Com a confiança de um grupo de amigos e capitalistas, conseguiu subscritores para o capital primitivo de Rs1000:000\$000, divididos em ações, com que foi fundada a empresa, sob o título de Pook & Cia., SA., à qual está reservado um risonho porvir, graças à competência profissional de seu fundador e organizador (MONTE DOMECCQ & CIA., 1916, p. 335).

A fábrica Pook chegou a empregar 300 operários, incluindo mulheres e menores de idade. A localização desta fábrica tão distante dos centros de produção da matéria-prima – Bahia, Cuba e Java –, pois o fumo gaúcho não era apropriado à fabricação de charutos, só se explicava pela vantagem de a cidade do Rio Grande abrigar um porto marítimo.

Em 1899 também foi fundada uma filial da empresa na cidade de Cachoeira (estado da Bahia), utilizando o fumo baiano, enquanto a matriz ficaria encarregada na produção dos charutos com fumo oriundo de Cuba. A indústria Pook trabalhava inicialmente com técnicos alemães e cubanos. Em 1911 a empresa expandiu novamente seu capital, passando para Rs1.500:000\$000, vindo a instalar-se em seu prédio próprio. A expansão de seus negócios se devia à boa aceitação

de seus produtos no mercado nacional, principalmente no centro do país. “Constituíram sua primeira Diretoria o próprio Sr. Com. Poock e os Sr. Eduardo M. Rheingantz e Edward Lawson, assumindo o cargo de gerente o Sr. Gustavo Poock” (MONTE DOMECCQ & CIA., 1916, p. 335). Nesse caso, houve a entrada de dois empresários provenientes das famílias Rheingantz e Lawson, o primeiro ligado ao ramo industrial e o outro ao comércio de importação e exportação.

A fábrica de charutos Poock chegou a produzir 25.000 charutos por ano na primeira década do século XX. As marcas de charutos mais conhecidas e produzidas por Poock eram *Commercial*, *Bismarck*, *Caçador*, *União*, *Morena*, *Amizade*, *Ângela*, *Cecília*, *Decoro*, *Dulce*, *Cigarros Havanezes*, *Troianos* e *1009*.

O prédio onde funcionava a fábrica de charutos abriga atualmente uma empresa comercial de material de construção e uma revenda de motocicletas. A empresa foi construída a sudeste do centro histórico, junto às antigas trincheiras e próximo ao sítio industrial da Rheingantz.

3.5 – A implementação na produção fabril para a cidade do Rio Grande pelos imigrantes italianos: Giovanni Hessemberger, Becchi, Pernigotti, Anselmi e Luiz Lorea

Os imigrantes italianos tiveram participação importante na industrialização da cidade do Rio Grande e se diferenciaram na forma de construção do seu parque fabril de acordo com as possibilidades de capital de cada grupo. Entre estes houve dois mais emblemáticos: o primeiro, Giovanni Hessemberger, ao vir diretamente da Itália ergueu uma grande empresa têxtil de algodão com capital italiano. O outro, Luiz Lorea, seguiu a trajetória mais característica à época, pois veio como imigrante para Rio Grande, onde trabalhou no ramo do comércio exterior até abrir seu próprio negócio no ramo, e posteriormente possuiria um dos mais diversificados parques industriais que a cidade já conheceu com o mesmo titular como proprietário ou como sócio-proprietário.

A principal referência em termos de estrutura fabril implantada por imigrantes italianos em Rio Grande foi a Companhia de Fiação e Tecelagem Ítalo-Brasileira, indústria do setor têxtil e com um volumoso complexo industrial ligado à manufatura de algodão, 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, sob denominação de Companhia de Tecelagem Ítalo-Brasileira, passou a ser dirigida por Paulo Ângelo Pernigotti. Nesse momento sua gerência

passa a ser local e não mais na Europa. A empresa empregava mais de 600 operários no início do século XX e o capital empregado chegava a um milhão de liras. Desses operários, a maioria era formada por mulheres, pois os registros demonstram que, dos 600 trabalhadores em 1919, 450 eram mulheres. Segundo Costa (1922, p. 13), a produção de tecidos da Ítalo-Brasileira constituía-se de riscados, brins, cassinetas, tecidos lavados, xales e brins de linho para fins militares. O mesmo autor ainda complementa sobre o destino dos produtos dessa empresa para o ano de 1922: “Toda a sua produção anual, de 1.500.000 metros de tecidos diversos, é vendida no Brasil, especialmente em São Paulo” (1922, p. 25).



A empresa têxtil foi formada com capital oriundo da Itália e sua instalação no Rio Grande do Sul também foi pleiteada pelos municípios de Porto Alegre e Pelotas. A defesa feita para a instalação dessa fábrica na cidade do Rio Grande pela Câmara de Vereadores justificava que a indústria iria empregar mais de 1000 operários, o que não se concretizou. Concomitantemente, a municipalidade chegou a oferecer um lote correspondente a duas quadras do que hoje corresponde a uma parte da Praça Tamandaré, porém os investidores preferiram se instalar no final da Rua General Neto, solicitando para isso o fechamento do final da mesma rua. Hoje no lugar da fábrica – demolida na década de 1980 – existe um conjunto de edifícios residenciais e um supermercado, e resta somente a chaminé da fábrica como ícone do período.

Outro imigrante empreendedor italiano na cidade do Rio Grande

foi Luiz Lorea. O enriquecimento desse empresário, já mencionado em capítulo anterior, propiciou diversas iniciativas no ramo industrial. Conforme Copstein (1975, p. 29), “A indústria abrangeu construção civil, beneficiamento de arroz (Pelotas), transformação de pescado, panificação, fertilizantes, óleo de linhaça, cordas, sacaria e estaleiro de reparações navais” (ver tabela 2). As suas empresas eram formadas com outros sócios e foram constituídas nas primeiras décadas do século XX, atingindo seu apogeu na década de 1920. Luiz Lorea participava como sócio em 11 empresas entre comércio e principalmente indústrias localizadas na cidade do Rio Grande, em número de cinco, além de outras localizadas na cidade de Pelotas.

A Cordoaria São Luiz, erguida em 1929 em área pertencente à Hidráulica, junto à Cidade Nova, produzia todo tipo de cordoalha – artigos de manilha, sisal, juta e cânhamo, inclusive cabos navais e cordas de papel apropriadas para atar lã.

Outra empresa fabril fundada por Lorea, juntamente com mais dois sócios, foi a Fábrica de Óleos Vegetais. A firma produzia óleo de linhaça e outros óleos de origem vegetal, além de alguns subprodutos como a torta de linhaça, destinada a forragem e adubo. O prédio onde funcionou essa fábrica, assim como o da Cordoaria São Luiz existem até o presente. Este abriga a sede da associação de funcionários de uma empresa fabril recente, e o da antiga fábrica de óleos vegetais está abandonado.

O estaleiro naval denominado Plano Inclinado Rio-Grandense foi outro investimento realizado na cidade portuária por Lorea, chegando a empregar mais de cem operários. Assim Pimentel descreve o estaleiro (1944, p. 449):

Formidável obra de engenharia naval, esses estaleiros são servidos por um plano inclinado com a relevante capacidade de encalhar mil e duzentas toneladas. Uma poderosa máquina movida a eletricidade simplifica grandemente esta tarefa. Os estaleiros dispõem de uma completa oficina mecânica entregue à competência de profissionais patricios. O maquinário é vastíssimo e importante; uma secção de fundição de ferro e bronze; uma caldeiraria e uma ferraria aparelhada a rigor; uma centena de operários, de várias profissões, se espalham pelas diversas secções.

Em Pelotas, Lorea atuou na exportação de produtos agropecuários – derivados do gado de corte, como sebo – e também no beneficiamento e na comercialização do arroz.

Coube a ele também a construção de uma igreja e uma escola

dedicadas à Sagrada Família, na Cidade Nova, voltada para a população carente do bairro, principalmente filhos de operários.

As empresas de Luiz Lorea, todas fundadas durante o período de industrialização dispersa, não resistiram às mudanças econômicas nas décadas que viriam, com a substituição de importações e com a concorrência de empresas no centro do país, o que faria com que a maioria de suas empresas viesse a fechar até a metade do século XX.

Na tabela 2 estão indicadas as principais empresas fabris que empregavam mais de cem operários na cidade do Rio Grande durante a industrialização dispersa (1874/1930).

TABELA 2 – amostragem das principais empresas industriais instaladas na cidade do Rio Grande no período de 1874 a 1930 ou durante a industrialização dispersa (empresas com mais de 100 operários)

| Ano de fundação | Empresa | Tipo | Principal produto | Produção | Área construída | Número de operários |
|-------------------------|-----------------------------------|-------------|--------------------------|-------------------------------|------------------------|----------------------------|
| 1874 | Rheingantz | Têxtil | Lã | | | 1.200 |
| 1876 | Fábrica Aliança de Calçados | Calçados | | | | |
| 1876 | Fábrica de Conservas Cunha Amaral | Alimentos | Conservas | | | |
| Década 1881/1890 | Empresa | Tipo | Principal produto | Produção | Área construída | Número de operários |
| 1889 | Indústrias Leal Santos S.A. | Alimentos | Conserva Biscoitos | 2 milhões de latas/ano (1916) | | 500 (1940) |
| 1891/1900 | Empresa | Tipo | Principal produto | Produção | Área construída | Número de operários |
| 1891 | Charutos Pook | Charutos | Charutos | 7.000.000 (anual) | | 300 |
| 1894 | Companhia Fiação e Tecelagem | Têxtil | Algodão | | 10.000 m ² | 600 |
| 1894 | S.A Moinhos Rio-Grandense | Alimentos | Farinha de trigo | 45 ton. diárias | | 112 |
| Década 1901/1910 | Empresa | Tipo | Principal produto | Produção | Área construída | Número de operários |
| 1902 | Fábrica de Calçados João Llopart | Calçados | Calçados | 80 mil pares (anual) | | 180 |
| 1906 | Companhia de Conservas Rio Grande | Alimentos | Conserva | | | |
| Década 1911/1920 | Empresa | Tipo | Principal produto | Produção | Área construída | Número de operários |
| 1917 | Cia. Swift | Frigorífico | Carne e derivados | Abate de 1000 reses (diário) | 43.000 m ² | 1.500 |

| Década 1921/1930 | Empresa | Tipo | Principal produto | Produção | Área construída | Número de operários |
|---------------------|--|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|--------------------|------------------------|
| 1923 | Eduardo Ballester Ind. de Pescados | Alimentos | Pescado industrial | | | |
| | Plano Inclinado Rio-Grandense Luiz Lorea | Construção naval Reparos navais | Ferro/ bronze mecânica | | | 120 |
| | Fábrica de Juta Sociedade Industrial Ltda. | Aniagem | Aniagem | 10.000 m de fios (diário) | | 140 |
| | Luiz Lorea & Cia. | Óleo vegetal | Linhaça | | | |
| 1929 | Cordoaria São Luiz | Aniagem | Fios | 3.000kg de cordoalhas (diárias) | | 120 |

Fonte dos dados: Fortunato Pimentel (1944); CIRG, 1980.

Organização: Solimar Fraga Martins

3.6 – Novas estruturas são instaladas na cidade e a renovação urbana na área central prossegue

Os prédios públicos do centro histórico rio-grandino também sofreriam alterações, substituindo o estilo luso-brasileiro pelo neoclássico ou eclético, ou já sendo construídos nos “novos” modelos arquitetônicos. O valor agregado pela pujança industrial que se manifestava na cidade, juntamente com o comércio de importação e exportação, criava por um lado um operariado miserável, mas por outro uma elite industrial e comercial com hábitos aristocráticos e que insistia em imitar hábitos franceses. Para isso a remodelagem do centro histórico, onde se concentrava a maior parte dessa elite, era fator de exposição e suntuosidade; por outro lado, se expurgava para fora do centro, ou seja, para os bairros que surgiam, as populações menos aquinhoadas.

Sobre essa fase industrial, Bittencourt (2001, p. 54) mostra algumas alterações que ocorriam no espaço urbano – a substituição de prédios de origem lusitana por prédios mais suntuosos de origem neoclássica e eclética.

A explosão demográfica oriunda do processo de industrialização e a conseqüente especulação imobiliária decorrente da valorização capitalista da terra levaram de roldão importantes construções do acervo cultural arquitetônico rio-grandino. Aqui torna-se importante a lembrança de que as demolições eram símbolos de renovação, que a noção de patrimônio histórico surgiu somente após o urbanismo progressista e que

a modernização não era tida como uma descaracterização, mas sim como um bem a ser conquistado. Imponentes edifícios com fachadas ecléticas passaram a compor o cenário urbano, ostentando a riqueza e o refinamento da elite local.

O prédio da Prefeitura Municipal, embora construído em 1823 por um comerciante português de sobrenome Rasgado, adquiriu a forma arquitetônica presente no final do século XIX. Sua primeira função comercial estava estabelecida no andar térreo, enquanto o andar superior servia de residência. O beco que passava em frente ao imóvel no começo dos dezenove era denominado Beco do Rasgado e, assim como outros becos, também fazia comunicação entre a Rua Direita e a Rua da Praia. O prédio colonial foi adquirido pela intendência municipal na década de 1890 e remodelado em 1895, dando o estilo arquitetônico reinante até o presente, e continua a abrigar a Prefeitura Municipal.



Outros prédios já seriam construídos no novo estilo arquitetônico, como o da Alfândega (1875/1879) e do antigo Quartel-General (1892/1894), assim como seria remodelada a principal praça da cidade ao final do século XIX.

A Alfândega na cidade do Rio Grande funcionava desde o ano de 1804, embora num prédio simples e localizado próximo ao atual, à margem do Canal do Norte. O prédio atual é um suntuoso exemplar da arquitetura neoclássica, cuja parte inicial foi erguida entre os anos de 1875 e 1879, por solicitação do então ministro da Fazenda, o Visconde do Rio Branco. O prédio ainda passou por várias reformas e alterações

entre 1906 e 1937, quando foi totalmente concluído. Segundo informações obtidas junto ao Sr. Enio Duarte, na década de 1960 cogitou-se demolir o prédio para dar lugar a um estacionamento, mas o projeto não se concretizou.



Outro prédio imponente é o antigo Quartel-General, que hoje abriga a Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento. Foi construído entre os anos de 1892 e 1894 e é um dos mais belos prédios ecléticos da cidade do Rio Grande. Foi restaurado na década de 1990, por iniciativa da administração municipal, já que corria o risco de ser destruído para dar lugar a um prédio de apartamentos.



As construções ou remodelagens da arquitetura citadina incluíam também clubes, hotéis e teatros. O Teatro Sete de Setembro, construído em 1832, foi remodelado nesse período, assim como o Teatro Polytheama (1885), construído conforme o estilo em voga na época.

Neste capítulo foram analisadas as transformações ocorridas na cidade do Rio Grande a partir da implantação do grupo da família Rheingantz (1874), assim como as suas congêneres, em número próximo a uma dezena, contando-se apenas as empresas que empregavam mais de cem funcionários. Inúmeros estabelecimentos de manufatura atuavam na cidade nesse período, mesmo porque na época açougues e panificios eram considerados como indústrias, o que requer um certo cuidado na apuração dos censos industriais da época.

A utilização do ano de 1910 como fechamento dessa fase serve acima de tudo para demonstrar a vinculação da economia comercial e industrial ao primeiro porto da cidade do Rio Grande, ou seja, o Porto Velho, ainda que inserida na industrialização dispersa nacional e que resultou em determinadas tipologias urbanas, como visto anteriormente.

É importante destacar que a segmentação imposta, e que coloca fim neste tópico em relação ao conteúdo do próximo capítulo, deve-se não a mudanças econômicas significativas no plano nacional. Afinal, a economia urbana rio-grandina e nacional continuava inserida dentro da industrialização dispersa. Portanto, a diferenciação aqui imposta se refere à espacialização diferenciada que ocorreria em Rio Grande na parte leste da cidade, se comparada com o tipo de urbanização ocorrida a oeste do centro histórico. Isso incluía desde a vila operária da Rheingantz, assim como a incorporação ao espaço urbano da Cidade Nova em 1890. Quanto ao centro histórico, este se renovava e

continuará a se transformar numa cidade mais europeizada do que antes – os fortes traços lusitanos em sua arquitetura davam lugar a um mosaico de tipos arquitetônicos.

A próxima fase espacial e industrial da cidade do Rio Grande merece essa distinção pela forma diferente de ocupação urbana ocorrida a partir da instalação do novo porto em 1910. Esses acréscimos estavam ligados à edificação das novas estruturas portuárias, à construção dos molhes da barra, que permitiria maior segurança de navegação pelo canal de acesso ao porto e se concretizaria pela mediação de uma companhia estrangeira incumbida da realização da obra, assim como todo o aterro a leste do centro histórico, o que daria uma nova configuração à cidade do Rio Grande, como veremos a seguir.

CAPÍTULO 4

A expansão urbana para o terrapleno oeste sob o controle da Compagnie Française (1910/1930)

Inicialmente, a fim de esclarecimento quanto à localização geográfica, deve-se deixar claro que a expansão que ora abordaremos deu-se a leste do centro histórico da cidade do Rio Grande. Trata-se da construção do novo porto, com um aterro extenso e dividido em duas partes. A primeira, contígua ao centro histórico e denominada Terrapleno Oeste, é bem mais extensa do que a segunda. Foi nesta que se desenvolveram diferentes ocupações urbanas, conforme veremos a seguir. A segunda parte está separada da primeira pelo canal em frente ao novo porto e está constituída por uma pequena ilha, denominada inicialmente Terrapleno Leste e mais tarde Ilha da Base. Na parte insular até hoje não há ocupação urbana residencial. A área pertence à Marinha, que a utiliza para diversas instalações militares.



Foto aérea do aterro leste do centro histórico e do Porto Novo

4.1 – A construção do novo porto para a cidade do Rio Grande

A necessidade da construção de um novo porto, assim como o melhoramento da entrada da barra devido aos constantes assoreamentos, já vinha sendo discutida há algumas décadas. Afinal, parte da economia gaúcha era comercializada pelo porto de

Montevideu, devido a – entre outros fatores – sua capacidade de receber embarcações de maior calado, o que era impossível no porto marítimo gaúcho. A construção de um novo porto com maior calado teria significativa importância para os setores políticos e econômicos da sociedade gaúcha, tanto para os exportadores e importadores como para os pecuaristas e charqueadores, que poderiam comercializar seus produtos com mais rapidez e com redução dos custos no transporte. Por outro lado, para a Viação Férrea gaúcha, representaria melhor utilização da estrutura criada, que tinha Rio Grande como extremo. Já para o governo do Estado, constituiria uma maior arrecadação de impostos (ALMEIDA, 1981, p. 567).

Além desses fatores que já justificariam o investimento, havia a intenção de erguer em Rio Grande um grande frigorífico com capital nacional oriundo dos pecuaristas gaúchos. Isso representaria uma modernização da pecuária no Rio Grande do Sul, que enfrentava crises frequentes devido ao sistema arcaico das charqueadas e à concorrência desse tipo de manufatura da carne em outros países, onde já era largamente utilizado.

O local onde seria instalado o novo porto foi objeto de intensas discussões e envolvia interesse de grandes empresas internacionais em construir as novas instalações. No entanto, a necessidade do melhoramento da navegação na entrada da barra era primordial, pois a freqüente deposição de sedimentos nesse canal dificultava enormemente a entrada de embarcações, ou seja, antes de se discutir a construção de um novo porto, era necessário o melhoramento da entrada que ligava o oceano ao estuário.

Para isso recorreu-se a técnicos europeus e norte-americanos que pudessem elaborar planos de execução para um porto marítimo mais bem aparelhado para o Rio Grande do Sul. As restingas, predominantes em todo o litoral gaúcho, inviabilizavam inicialmente a instalação de portos, devido à baixa profundidade, assim como à difícil manutenção da mesma.

Em 1897, de acordo com a Lei nº 3.314, de 16 de outubro de 1896, foi aberta uma concorrência pública para a execução do projeto, vencendo em 1888 uma companhia francesa denominada Société Anonyme Franco-Brésilienne des Travaux Publics (NEVES, 1980, p. 72).

Determinados fatores impediram a intenção inicial de construção do novo porto, como a Revolução Federalista, o que acabou forçando a rescisão desse contrato sem ter sido iniciada a obra. Essa revolução,

em um período intrincado de disputas político-partidárias no Rio Grande do Sul, já tinha dificultado a horizontalidade econômica da empresa Rheingantz, quando esta tentou atuar na criação de ovinos, buscando uma fonte direta de matéria-prima para a fábrica.

A iniciativa para a construção de um novo porto foi retomada no começo do século XX, mais precisamente em 18 de abril de 1906, através do Decreto Estadual n.º 5979, em que ficou acertado o contrato com o Engenheiro Elmer Lawrence Corthell, constituindo a Cia. Port of Rio Grande do Sul, com sede nos Estados Unidos. Esse norte-americano interessou-se pela obra a partir de uma exposição internacional pertinente ao assunto, realizada na cidade norte-americana de Saint Louis (NEVES, 1980, p. 76). Corthell já havia atuado no melhoramento da barra do rio Mississipi, naquele país. As obras foram orçadas e receberam autorização para seu financiamento, que incluía não somente a construção do porto e aterro da área em questão, mas também a dragagem do canal de acesso e a construção de dois grandes braços de pedra na desembocadura da Lagoa dos Patos, ou, mais precisamente, na entrada do canal. No entanto, o engenheiro Corthell não obteve os recursos necessários nos Estados Unidos para a realização da obra, tendo que recorrer aos capitalistas europeus. Seria na França que Corthell obteria financiamento para a obra, o que o obrigou a constituir uma nova firma com participação de capital francês. Eles constituiriam a Compagnie Française des Oeuvres du Port de Rio Grande do Sul (NEVES, 1980, p. 78). Assim, o contrato seria modificado através do decreto federal nº 7.021, de 9/7/1908, em que ocorreria a transferência de contrato do engenheiro norte-americano para a Cie. Française, embora ele continuasse responsável pela coordenação da obra (RIO GRANDE DO SUL, 1919, p. 239). No mesmo ano chegariam da França os primeiros mestres-de-obras e operários especializados para a construção das novas estruturas.

Para a construção dos molhes e do próprio porto eram necessárias pedras, que não existiam no município. Vale lembrar que para o próprio calçamento das ruas centrais, ainda no século XIX, foi necessário trazer as pedras de outros municípios gaúchos ou até mesmo de fora da província. Foram construídas novas linhas férreas, numa extensão de 128 km de trilhos, para viabilizar o transporte das pedras das pedreiras até a área da construção. Nessas linhas transportaram-se 3.947.698 toneladas de pedras – 1.746.646 toneladas oriundas de Monte Bonito e 2.183.052 toneladas do Capão do Leão. As duas localidades faziam parte do município de Pelotas (NEVES, 1980, p. 79).

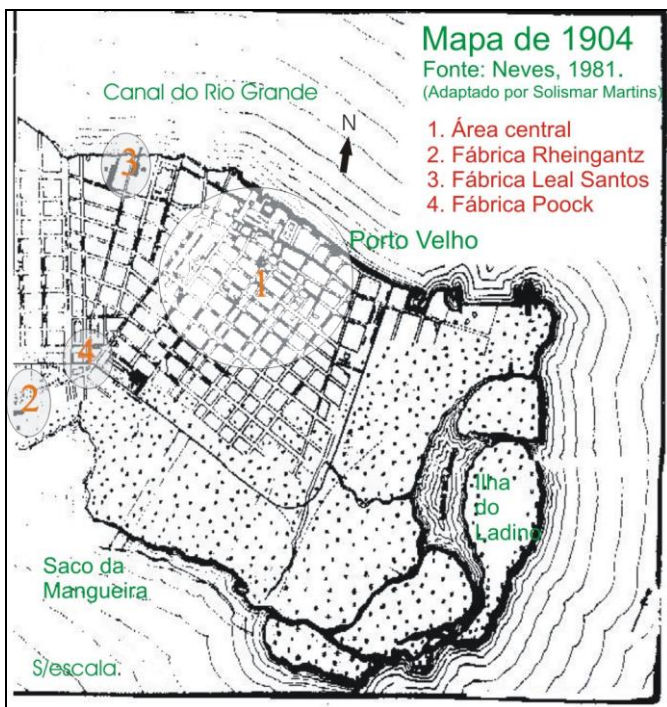
A construção dos molhes somente seria concluída em 1915,

devido às dificuldades fisiográficas que tiveram que ser transpostas, de modo que a construção dos braços de pedra, em determinados meses, não ultrapassava os 40 metros de extensão, ao contrário da previsão, que era de 100 metros mensais. Em 1915 concluiu-se o molhe oeste, localizado no município do Rio Grande, numa extensão total de 4.012 metros, além de 288 metros submersos em forma de dique submarino. Do lado do município de São José do Norte o “braço” de pedra foi concluído com 3.940 metros de comprimento e uma extensão em forma de dique submarino de mais 360 metros. Os braços de pedra tinham em média três metros de altura acima do nível do mar. A distância entre os dois eixos dos molhes é de 715 metros (NEVES, 1980, p. 79). Tratando-se de uma região formada por planícies, essa construção podia e pode ser avistada de longa distância à beira-mar.

A Cie. Française ficou responsabilizada por construir as instalações do Porto Novo e executar a remodelagem do Porto Velho. Para a construção do novo porto da cidade foi escolhida a área da Ilha do Ladino, no extremo leste da cidade, região formada por ilhas e áreas inundáveis. Tal decisão contrariava a intenção inicial de Corthell, que era construir as novas estruturas na parte sul da cidade e contígua ao Saco da Mangueira. A intenção da Cie. Française prevaleceu e se tornou oficial através do Decreto nº 7.121, de 17/9/1908 (RIO GRANDE DO SUL, 1919, p. 240).



Fotografia atual dos Molhes Oeste e Leste



Mapa 7 – Rio Grande – centro histórico e áreas inundáveis do leste

É evidente que, em termos de ocupação da malha urbana para a cidade, a alteração do local traria uma ocupação do sítio bem diferente da atual, o que configuraria provavelmente uma expansão espacial imprevisível em relação à forma com que a cidade se desenvolveu e a conhecemos hoje.

A transferência de área onde seria construído o novo porto para o leste do centro histórico, ou sobre a Ilha do Ladino, que contrariava o Decreto nº 6.848, de 11/2/1908, veio a favorecer dois franceses, Hector Legru e Percival Farquhar. Ambos já atuavam no setor de transportes no Brasil e principalmente na região Sul do país, no setor ferroviário. Eles adquiriram de vários proprietários a grande área a leste formada por banhados e anos mais tarde venderam por preço mais alto à Cie. Française (MARTINS, S., 1997).

Do lado da cidade, foram construídos 1.543 metros de cais, para 10 metros de profundidade d'água, em um só alinhamento. Atrás do cais, aterrou-se com areia dragada uma vasta esplanada, sendo que esses

terrenos ganhos foram vendidos em parte pela Cie. Française, autorizada pelo governo federal (...) Iguamente construíram 12 armazéns de 100 metros de comprimento por 20 metros de largura, sendo oito em primeira linha e quatro em segunda (NEVES, 1980, p. 80).

Durante os anos da obra do novo porto, a Cie. Française empregou em torno de 4.000 pessoas. Isso significou a vinda de imigrantes de vários locais do Rio Grande do Sul e até mesmo de fora do país. Essa companhia ficou responsável ainda pela construção de usinas elétricas que abasteceriam o porto e parte da cidade. Além disso, foi implantado um sistema de *tramways* para transportar a população, contando com 19 carros-motores (NEVES, 1980, p. 80).

Pelo contrato firmado entre o Governo Federal e a Cie. Française, esta teria a concessão de uso e gozo sobre o porto durante 67 anos, além de renda líquida de 6% ao ano do capital empregado. Quando essa alíquota não fosse atingida, o Governo Federal deveria ressarcir-la. Tal medida compeliu que as taxas portuárias do Rio Grande fossem elevadas, fazendo com que as empresas gaúchas se interessassem mais em exportar pelo porto de Montevidéu, que cobrava taxas menores. Além de pertencer a outro país, o porto uruguaio estava distante da região produtora, o que levou o governo do Rio Grande do Sul a buscar a encampação do porto de Rio Grande, que se concretizaria com um decreto em 1918.

Pelo Decreto nº. 3543, de 25 de setembro de 1918, assinado pelo Presidente Wenceslau Braz Pereira Gomes, foi autorizado a permitir a Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul a transferir seus contratos relativos à Barra e Porto do Rio Grande ao Estado do Rio Grande do Sul (RIO GRANDE DO SUL, 1919).

Através desse decreto, a Cie. Française foi induzida a entregar todo o seu patrimônio ao Estado do Rio Grande do Sul, e este a indenizou com a soma de 68.320.000 francos em títulos da dívida pública estadual. Vale destacar que nas primeiras décadas do século XX isso era algo incomum, ou seja, a estatização de um setor produtivo que era concessão de uma companhia estrangeira ser encampado por um governo estadual.

O capítulo intitulado “Razões e fins econômicos da encampação”, contido no documento *Obras da Barra e do Porto do Rio Grande* (RIO GRANDE DO SUL, 1919, p. 3-13), deixa clara a importância que o governo do Estado dava a adquirir o direito sobre as atividades portuárias, devido a estar sendo prejudicada a economia do Rio Grande do Sul pelas altas taxas cobradas pela Cie. Française, e considerava

que a encampação representaria o maior acontecimento para a vida econômica do Estado. Vejamos o texto enviado pelo então governador Borges de Medeiros à presidência da República:

Quem, conhecendo o Estado do Rio Grande do Sul, ler o contrato entre o Governo da União e o engenheiro E. L. Corthell para o melhoramento da barra e construção do porto da cidade do Rio Grande, nota logo a inconveniência de terem sido o objeto de um contrato único serviços que não se podiam confundir e que deviam ser tratados em contratos distintos. De fato, não podiam ser tratados em um mesmo contrato o melhoramento da barra, que era um serviço empreitado pelo engenheiro Corthell, com a construção do porto do Rio Grande, que era uma concessão feita ao mesmo.

A reunião, ou confusão dos dois serviços em um só contrato, planejada e estudada pelo engenheiro Corthell, que só assim poderia colher vantagens que lhe facilitariam a cessão do contrato por alto preço a uma empresa que tomasse a si a execução dos trabalhos, não foi percebida pelo Governo Federal que, iludido talvez por falsas informações, julgou conveniente a reunião dos serviços no mesmo contrato, sem notar que, sob tais condições, grande seria o ônus que pesaria sobre o Estado do Rio Grande do Sul.¹

Segundo Neves (1980, p. 83), a encampação da área portuária pelo Governo do Estado não alterou significativamente a situação anteriormente descrita, já que no período de 25 anos o então governador Borges de Medeiros nunca visitou o canteiro de obras na Barra, que ainda estava por ser complementada, nem a cidade do Rio Grande. Ou seja, apesar da encampação, o porto da cidade do Rio Grande não teria recebido atenção adequada por parte das autoridades estaduais, inclusive com a condescendência na continuidade da utilização do porto de Montevideu por parte da economia gaúcha.

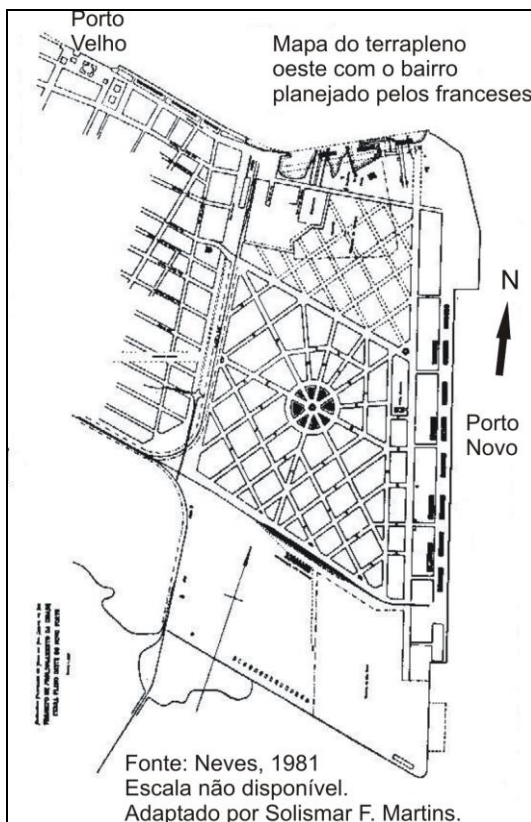
Juntamente com a construção do Porto Novo – assim ficou denominado e permanece até o presente o segundo porto do Rio Grande –, foram construídas 60 casas em madeira, que provisoriamente deveriam abrigar os operários especializados e mestres-de-obras vindos da França para atuar na cidade.

O primeiro marco de referência foram as 21 casas pretas destinadas aos operários especializados e mestres-de-obras, onde residiam os ocupantes de cargos superiores. Já as chamadas casas verdes totalizavam 40 unidades de madeira com dimensões menores e mais simples que as anteriores, dispostas linearmente no extremo sul do

¹ Mensagem enviada pelo então Governador Borges de Medeiros ao Presidente da República em 1913 (RIO GRANDE DO SUL, 1919, p. 4-5).

terrapleno, onde hoje existe a rua Carlos Vignoli, e que formavam na época a chamada Vila Verde.

Parte dessas casas, pretas e verdes, existe ainda hoje, embora em precárias condições. São ocupadas por famílias que ali residem e pagam um aluguel irrisório para a administração do porto. Isso inviabiliza o pedido de título de propriedade por essas famílias, que estão sobre uma área considerada de extensão portuária. A encampação por parte do Estado do Rio Grande do Sul das benfeitorias erguidas pelos franceses não incluía as referidas casas como patrimônio; isso explica a inexistência de documentação a respeito das mesmas. Já a Cie. Française não se interessou em remover casas de madeira para a Europa, pois estas tinham um valor pouco significativo em relação ao restante que estava sendo arrolado.



Mapa 8 – Terrapleno Oeste com o bairro planejado pelos franceses

Outras residências construídas pelos franceses foram as chamadas casas da *gare* (estação de trem, em francês). Assim era conhecida a estação ferroviária que fazia a confluência entre os vagões que se destinavam aos molhes da barra e os que se destinavam ao Porto Novo. Desse local partiam os trens em direção ao município de Pelotas para buscar as pedras necessárias à construção dos molhes e do porto. Junto à *gare* foram erguidas outras casas de madeira que abrigavam famílias ligadas ao transporte ferroviário, mas que prestavam serviços às obras portuárias. Essas casas existiram até o final da década de 1960, quando foram destruídas para a abertura de uma rodovia no local.

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, a Ilha da Base, no extremo oriental do pontal arenoso onde está o sítio urbano do Rio Grande. As extremidades foram ocupadas pelas estruturas portuárias de uma forma mais rápida, restando as áreas centrais como reserva para as atividades de expansão portuária e até mesmo um bairro radial planejado pelos franceses, antes da encampação, cuja construção não se concretizou.

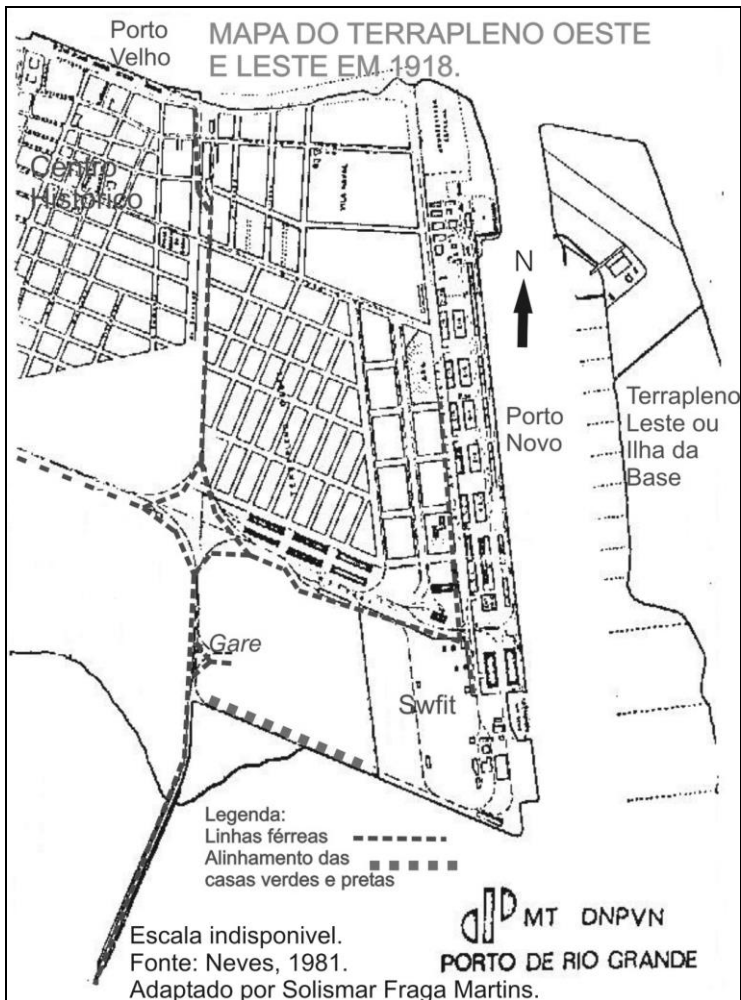
O volume de aterro foi estimado em mais de oito milhões de metros cúbicos. Foram usados para esse serviço cinco dragas, 10 rebocadores, batelões e chatas para transporte de pedras (COSTA, 1922, p. 19). Segundo esse autor, as areias dragadas foram sendo depositadas nos terrenos pantanosos situados entre o novo porto e a cidade, pondo fim aos banhados outrora existentes.

Por esta forma, já foi conquistada ao mar uma superfície de mais de um milhão e meio de metros quadrados, contribuindo este serviço de forma efficacíssima para melhorar as condições sanitárias locais. Sobre as areias depositadas no terrapleno de oeste tem sido feita uma abundante plantação de "tamariz", a fim de evitar que os ventos fortes e abundantes as removam (COSTA, 1922, p. 20).

Na prática o que ocorreria com esse espaço aterrado entre o novo porto e o centro histórico seria um novo padrão de ocupação para a cidade, formado por mocambos e malocas, ou o que hoje se denomina favela. A data inicial dessa ocupação é de difícil demarcação, mas ocorreu a partir da década de 1920, pois é numerosa a correspondência entre a Prefeitura Municipal e a diretoria de Portos e Canais a respeito da retirada das populações que habitavam indevidamente a área do terrapleno oeste. Tais documentos, encontrados no Arquivo Geral da Prefeitura Municipal, estão registrados a partir do ano de 1941 e se

delongam até a década de 1960.²

O aterro do novo porto, aliado à instalação de um grande frigorífico, que se daria em 1917, trouxe uma leva de migrantes, que acabou por ocupar aquelas terras devolutas, como veremos a seguir.



Mapa 9 – Terrapleno Oeste e Leste em 1918

² Esse tema foi desenvolvido por Martins, S. (1997).

4.2 – As pré-condições para entrada do capital industrial norte-americano e a formação do frigorífico Swift

Vale salientar que um dos os principais pólos industriais do Rio Grande do Sul e do Brasil durante a industrialização dispersa está compreendido no eixo Rio Grande-Pelotas, pois a grande indústria nesse período visava ao mercado nacional e estrangeiro. Para isso, a proximidade do porto do Rio Grande tornava-se condição indispensável, sem falar no desenvolvimento da produção do charque que ocorria na região.

Apesar de as cidades do sul do Estado apresentarem crescimento menor do que o verificado com a capital nas primeiras décadas do século XX, isso não impediu que a cidade do Rio Grande continuasse a se expandir industrialmente e em população, e que a área habitada do município fosse ampliada. Um dos principais motivos na manutenção desse fôlego industrial rio-grandino é o fato de Porto Alegre possuir um porto fluvial, que sempre teve problemas mais complexos quanto ao calado, se comparado ao porto do Rio Grande. Isso resultou nas obras de ampliação do porto marítimo, assim como da barra do Rio Grande, o que facilitou a instalação de novos complexos industriais. Deve-se destacar que a construção de um novo porto beneficiava a exportação de carvão oriundo do interior da região da campanha do Rio Grande do Sul para abastecer as indústrias de São Paulo, já que, com o advento da Primeira Guerra Mundial e posteriormente da Grande Depressão de 1929, os países exportadores dessa fonte de energia encontravam dificuldades em atender a demanda de países como o Brasil, já que sua produção estava sendo consumida por suas próprias forças produtivas e bélicas.

Outro fato marcante para a economia sul-rio-grandense foi a necessidade de novas formas de industrialização da produção pecuária, com a decadência das charqueadas. Embora já se discutisse a constituição de um frigorífico com capital oriundo dos criadores desde a década de 1880, houve dificuldade de organização para concretizar tal empreendimento. Como os produtores/estancieiros gaúchos não conseguiram chegar a um consenso na criação de um frigorífico com capital regional – embora houvesse disponibilidade desse capital, não havia entendimento sobre vários aspectos, até mesmo a localização em Rio Grande não era unânime entre os produtores –, saíram ganhando as empresas estrangeiras, e a Swift foi favorecida com as concessões dadas pelo governo do Estado e pela Intendência municipal, escolhendo a cidade portuária para se instalar. O frigorífico nacional foi então instalado em Pelotas.

O projeto da comissão de orçamento, tornado lei sob o nº 206, de 25 de novembro de 1916, concedia favores aos frigoríficos que se estabelecessem no Estado, ou seja, a isenção, por 30 anos, do pagamento dos impostos sobre indústrias e profissões, gado abatido e sobre a exportação de seus produtos e subprodutos. Inclusive revogava a cobrança da taxa de exportação de matéria-prima, prevista na Lei de 12 de novembro de 1912.³

Outro aspecto não menos significativo é o fato de que os interesses entre pecuaristas e charqueadores nem sempre estavam coadunados. Paralelamente, grandes empresas norte-americanas e inglesas estavam interessadas na disponibilidade dos rebanhos do Rio Grande do Sul. A benevolência do governo gaúcho acabou permitindo a entrada de grandes frigoríficos estrangeiros no Estado, e Rio Grande foi uma das cidades a sediá-los. Para o Governo do Estado, a entrada de frigoríficos representava acima de tudo a industrialização e conseqüentemente a modernização de uma de suas principais matrizes produtoras, a pecuária. Até então, tanto a pecuária como o processo charqueador não constituíam uma expressão típica do modo de produção capitalista.

No Rio Grande do Sul não houve no período de transição da economia escravocrata para a produção à base de mão-de-obra livre, nenhum fator que instigasse, na economia do charque, a formação de uma camada de novos empresários, sem compromissos insuperáveis com o passado escravocrata. Os novos empreendedores eram recrutados, em regra, entre imigrantes cujas atividades concentravam-se no plantio de cereais ou na pequena empresa semi-industrial. Foram essas atividades que mais tarde constituíram os núcleos dinâmicos da economia capitalista do Rio Grande do Sul. Os charqueadores continuaram a debater-se com seus problemas crônicos, incapazes que foram, mesmo depois da abolição, de reagir como empresários autenticamente capitalistas (CARDOSO, 1962, p. 233).

A pecuária extensiva reinante na campanha do Rio Grande do Sul, por sua vez, tinha como base o grande latifúndio, deixando grandes áreas sazonalmente não-aproveitadas, com o objetivo de preservar a pastagem para o gado. Outro elemento que iria reforçar a mentalidade do modo produtivo da campanha seria a maneira de reinversão do capital produzido, pois em vez de ser revertido para o processo de melhorias nas matrizes reprodutoras, esse capital era utilizado na

³ RIO GRANDE DO SUL. *Leis e decretos e atos*. Porto Alegre, a Federação, 1916 (apud PESAVENTO, 1990, p. 117).

aquisição de mais campos ou de mais bens supérfluos e suntuários (PESAVENTO, 1980, p. 31).

Isso somente reforça a idéia de que as elites locais da metade sul do Rio Grande do Sul, sejam rurais, sejam urbanas, sempre desempenharam um papel social e uma forma de aplicar seu capital de uma maneira muito mais “aristocrata” do que pelas formas tipicamente burguesas. É valioso salientar que, apesar de o processo de desenvolvimento industrial ter ficado principalmente nas mãos de imigrantes e seus descendentes, o poder político rio-grandense era dominado pelos estancieiros e charqueadores, oriundos principalmente da metade sul do Estado.

Tais estancieiros e charqueadores discordavam quanto aos benefícios da entrada de frigoríficos estrangeiros no Rio Grande do Sul, prevalecendo a permissão por parte do governo de que estes estabelecimentos viessem a se instalar em solo gaúcho em detrimento de um frigorífico nacional. Além do mais, as manifestações do governo gaúcho, nesse começo de século XX, eram executadas sob os auspícios do positivismo de Augusto Comte. Essa política buscava apressar o processo de implantação da sociedade industrial e consolidar o próprio capitalismo, daí a premência na instalação de frigoríficos.

No Rio Grande do Sul, os estancieiros, através de seu órgão de classe e com o apoio do governo do Estado, intentavam criar um frigorífico nacional – o Frigorífico Rio-Grandense – numa campanha que movimentou todo o estado. O governo gaúcho, ao mesmo tempo em que apoiava o projeto dos criadores, facilitou a entrada de capital estrangeiro, que promoveria a renovação tecnológica da pecuária, através de uma legislação protecionista (PESAVENTO, 1990, p. 71).

Sob os auspícios da legislação já citada, houve no interstício de 1917/1918 a instalação de três grandes frigoríficos de capital estrangeiro no Rio Grande do Sul. Dois se fixaram em Santana do Livramento (Wilson e Armour) e um em Rio Grande (Cia. Swift S. A. do Brasil), que se estabeleceu em uma área pertencente ao novo porto da cidade. Vale ressaltar que a Swift já havia instalado dois frigoríficos anteriormente na região platina, um na Argentina, em 1907, e outro no Uruguai, em 1911 (PESAVENTO, 1990, p. 94-95).

A Swift era uma empresa norte-americana do grupo The Big Four, de Chicago. Tinha como principal atividade produtiva a frigorificação de carne e era moldada sobre os padrões fordistas de produção, ou seja, produção fragmentada em larga escala. Aproveitando que o mercado externo estava debilitado devido à Primeira Grande Guerra Mundial,

logo expandiu suas atividades e se constituiu em um importante pólo atrativo de mão-de-obra para o município. O grupo Swift foi citado por Bravermann (1987, p. 223-224) como exemplo de uma empresa que se expandiu internacionalmente a partir da industrialização e comercialização da carne:

As cidades ficaram liberadas de sua dependência para com fornecimentos locais e passaram a constituir parte do mercado internacional. Gustavus Swift começou por volta de 1870 o comércio de carne do Oeste com o Leste, e pelo fim do século sua organização transformara-se em um gigantesco império verticalmente integrado de fabricação, transporte e mercadejamento. Esta direção foi logo seguida por outros numerosos negociantes de carnes, assim como por Andrew Preston, que, começando com bananas, em torno de 1890, lançava as bases para a United Fruit Company ao fim da década.

O frigorífico Swift instalado em Rio Grande abatia até 1000 reses por dia e chegava a ter em sua folha salarial mais de 1500 funcionários. Mesmo assim, segundo jornais da época, a empresa criou certo desconforto na cidade ao buscar mão-de-obra mais qualificada no Uruguai e na Argentina por meio de anúncios em jornais de Buenos Aires e Montevidéu (COSTA, 2001, p. 48).

Os produtos da Swift, em sua grande maioria, eram destinados ao mercado externo. Assim Costa (1922, p. 32) descreve os produtos oriundos do Frigorífico Swift:

Além da preparação destinada à exportação para a Europa e América do Norte, de quartos de rês congelados, pedaços de carne e subprodutos (miúdos), são os seguintes os produtos do estabelecimento: carne enlatada, extrato de carne, caracu, óleo e línguas enlatadas. Os subprodutos do boi, ali beneficiados, são: couros salgados, sebo, azeite de mocotó, tripas, chifres, ossos para cola, nervos, cascos, ossos industriais, crina animal e adubos.

O contrato firmado com a Cia. Swift foi feito ainda com a Cie. Française, o que a obrigou a um pagamento de 24 mil dólares americanos/ouro por hectare, num total de 23 hectares arrendados no porto do Rio Grande. A locação foi oficializada através do Decreto nº. 13.019, de 4 de maio de 1918, assinado pelo então Presidente da República Wenceslau Braz Gomes, publicado no Diário Oficial em 12 de maio de 1918.⁴

⁴ RIO GRANDE DO SUL, 1976, p. 225.

Conforme Costa (2001, p. 44), a Intendência Municipal considerava excelente o empreendimento para o município, o que justificava a isenção total do imposto predial ou de qualquer outro que incidisse sobre construções ou benfeitorias que viessem a ser realizadas pela companhia durante 30 anos.

O arrendamento se realizou em duas etapas. A primeira área de 230.000 metros quadrados foi adquirida em 27 de junho de 1917. Essa área tinha as seguintes delimitações: a norte e a oeste, com terrenos pertencentes à Cie. Française; a leste com a bacia do novo porto, e ao sul, com o braço do Canal do Rio Grande denominado Saco da Mangueira. Ainda a empresa iria incluir 30.379 metros quadrados de terrenos de marinha. A outra parte foi adquirida em 16 de dezembro de 1918, com 6.201,5 metros quadrados, juntamente com 2.607 metros quadrados aforados da Marinha. Os terrenos ficavam localizados a nordeste da área já anteriormente adquirida⁵. Junto a estes a Cia Swift ergueu um cais próprio junto ao porto. Nessa planta industrial contínua foram erguidos 11 prédios: um edifício destinado a matadouro, de 34 por 33 metros; um edifício para depósito de ossos e azeite, de 20 por 55 metros; um prédio para a manipulação da carne, de 30 por 33 metros; outro para serviços de funilaria, de 13 por 35 metros; um edifício para a usina, de 18 por 36 metros; um prédio para a bomba, de 15 por 36 metros; um prédio para abrigar o escritório de apontadores, de 16 por 22 metros; um abrigo para a oficina, de 13 por 30 metros; um edifício para a administração, de 25 por 40 metros, e um edifício destinado à refrigeração, de cinco andares, com 48 metros de frente, 77 metros de comprimento e 21 metros de altura. Esse complexo abrigava também um teto a servir de refeitório e vestiário para os funcionários. Em outro edifício havia também um posto de primeiros socorros (COSTA, 2001, p. 44).

Um vasto edifício de dois andares foi especialmente construído, em cujo segundo andar existem dois vastos salões de vestir, sendo um para homens e outro para mulheres, e ambos convenientemente guarnecidos com guarda-roupas, lavatórios e banheiros com água quente e fria. O primeiro andar do grande prédio foi reservado para um restaurante onde os empregados podem obter um bom almoço pelo preço de custo dos mantimentos (COSTA, 1922, p. 31).

⁵ É importante salientar que esta compra se dá poucos anos antes da encampação pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Em 1921 a Cia. Swift ainda aforou uma área de 14.127,50 metros quadrados, expandindo-se a oeste. Já a mesma teve que desistir de outra área de 5.891 metros quadrados em 29 de julho de 1932 que foi aforada do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, segundo consta no Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais.

Para colocar em prática tal empreendimento, foi necessária uma grande quantidade de mão-de-obra, o que atraiu pessoas de várias áreas do Estado e criou uma área periférica próxima da indústria.

(...) necessitou-se de muita mão-de-obra, atraindo elementos de outros municípios, transformando todo o terreno recuperado pela Cie. Française numa gigantesca favela, conhecida na época como Vila dos Cedros, hoje Bairro Getúlio Vargas, em lugar do bairro planejado pelos engenheiros franceses (NEVES, 1980, p. 84).

Um outro fato peculiar para a cidade: no começo dos novecentos o gado era trazido da campanha do Rio Grande do Sul para o frigorífico no extremo leste da cidade em tropas em pé. Isso significava a passagem do gado por determinadas vias da cidade.

O processo de implantação da Swift foi um exemplo insofismável de intervenção estrangeira sobre a cidade do Rio Grande e a economia gaúcha. Afinal, trata-se de uma empresa norte-americana que arrendou uma área da Cie. Française, que detinha posse de toda a parte leste do centro histórico. A Swift monopolizava a exportação das carnes frigorificadas, adquirindo a matéria-prima a um preço aviltado. Nem as autoridades locais, nem mesmo os proprietários de rebanhos regionais, tinham escolha sobre o que fazer quanto à voracidade dos frigoríficos sobre os rebanhos rio-grandenses. Afinal, era o mercado externo que tinha que ser abastecido, principalmente aqueles países envolvidos na Primeira Grande Guerra. Além disso, essa empresa atraiu um número tão alto de migrantes para trabalhar na cidade que a forma de moradia característica até então para as classes de baixa renda, como os cortiços ou vilas operárias, seria substituída por um grande conglomerado de casebres de madeira, na área compreendida entre a Swift e o Porto Novo, a leste, e o centro histórico da cidade, a oeste. A pequena preponderância da população da cidade sobre os interesses estrangeiros deu-se pela implantação dessas malocas no lugar destinado ao bairro radial projetado pelos franceses. Preponderância essa até certo ponto, pois a que custo!

Na década de 1920 a pecuária e a própria industrialização da carne sofreriam forte redução na sua capacidade de abate. A causa seria a diminuição do mercado consumidor internacional, já que o final da grande guerra e a perda do poder aquisitivo europeu causavam a diminuição dos preços da pecuária e dos produtos frigoríficos, responsáveis por uma importante pauta de exportação do Rio Grande do Sul. Outro fator se refere à escassez de navios apropriados para o transporte de produtos frigoríficos com o final da guerra, o que

favoreceria os países do Prata novamente, por terem uma frota mais bem equipada para esse tipo de transporte (PESAVENTO, 1990, p. 181). No entanto, nas duas décadas posteriores, novamente a capacidade produtiva do frigorífico se recuperaria, havendo aumento gradativo da produção e no número de abates, até chegar a seu ápice durante a Segunda Guerra Mundial. No ano de 1940, houve o abate de 303.238 bovinos, de 41.550 vacas, além de terneiros e 403.135 ovinos (PIMENTEL, 1944, p. 226). Tais fatos evidenciam a vinculação e dependência de uma empresa fabril da cidade com o mercado externo, que estava aviltado devido às guerras, ou seja, não houve ou não ficou registrada nos documentos da época uma expansão da produção dessas empresas, como a Swift, em virtude do aumento do mercado consumidor interno, o que denota que outras empresas do mesmo setor executavam tal tarefa.

A Cia. Frigorífica Rio Grande, formada em 1918 por capitalistas nacionais e localizada na vizinha cidade de Pelotas, teve uma vida econômica curta, pois os investimentos de capital foram insuficientes para a operação desse frigorífico em larga escala. Assim, em 1921 a empresa foi vendida para a firma inglesa Vestey Brothers. Com isso, o “filé mignon” da economia sul-rio-grandense passava totalmente para o controle estrangeiro. A Cia. Frigorífica Rio Grande passou a denominar-se The Rio Grande Meat Company, e posteriormente, por meio do Decreto nº 3.371, de 24/9/1924, denominou-se Frigorífico Anglo de Pelotas.⁶

O fato se dava justamente no momento em que, com a crise do pós-guerra, os frigoríficos americanos aqui instalados punham em ação as suas manobras baixistas, a fim de preservar sua margem de lucro dentro de uma conjuntura desfavorável. Dada a incapacidade da acumulação local de poder montar, com recursos próprios, uma empresa nitidamente capitalista, restava em mãos nacionais a velha estrutura da charqueada, que se mantinha em crise crônica (PESAVENTO, 1990, p. 195).

Algumas conclusões que se depreendem desse episódio da formação econômica da metade sul do Estado se referem à incapacidade das elites locais de se articularem e consolidarem um desenvolvimento ampliado para a área. Em vez disso prevaleceu a entrega de sua principal matéria-prima ao interesse das empresas de capital estrangeiro e o esfacelamento dessa economia industrial da carne durante as próximas décadas do século XX nas cidades gaúchas.

Os decênios de 1910 e 1920 são emblemáticos para a cidade do

⁶ RIO GRANDE DO SUL. *Leis, decretos e atos* (apud PESAVENTO, 1990, p. 194).

Rio Grande, graças aos grandes investimentos que continuaram a ocorrer na cidade (Swift, Porto Novo, Molhes da Barra) e o que isso representou em termos de valor agregado para a cidade, já que ocorreriam outros investimentos e melhoramentos na zona urbana em decorrência dos novos empreendimentos e como continuidade daquilo que vinha sendo realizado em termos fabris havia meio século.

4.3 – Os melhoramentos na cidade do Rio Grande nas primeiras décadas do Século XX

A cidade se diversificava nos mais diversos ramos comerciais, industriais e de serviços. Isso causava sempre boas impressões aos visitantes que passavam por Rio Grande no começo do século XX, ao contrário das descrições de pobreza durante o século XVIII e começo do XIX.

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 50.500 habitantes, a maioria já residente na zona urbana.

Atualmente existem no município do Rio Grande: 8 agências de companhia de seguros; 1 de seguros marítimos; 1 de seguros de vida; 2 depósitos de inflamáveis; 3 cooperativas para fornecimento de víveres a empregados, 34 armazéns de secos e molhados, 3 lojas de ferragens, 3 agências comerciais, 46 açougues, 17 alfaiatarias, 5 agências de leilões, 48 barbearias, 4 barracas de frutos do país; bancos: London Brazilian Bank Ltda., Província, Pelotas, Comércio, Brasil; 17 armarinhos, 2 casas que vendem objectos por meio de prestações, 2 casas de câmbio; casas importadoras (...) e casas exportadoras (...). (COSTA, 1922, p. 13).

O mesmo autor ainda cita que a cidade dispunha de 900 casas comerciais no total, com um capital invertido de 30 mil contos de réis. Dentro das atividades comerciais, ele enumera: 12 confeitarias; três casas funerárias; oito casas destinadas à venda de frutas e legumes; duas *garages*; três casas que vendiam bilhetes de loteria; três relojarias; três cigarrarias; 31 depósitos de casas importadoras e exportadoras; 10 casas que comercializavam materiais de construção; duas casas com comercialização de cerveja; duas casas comerciais de máquinas de costura; sete engraxaterias; dez escritórios de comissões e corretagens; quatro livrarias; 53 leiterias; 15 lojas de variedades; 10 tipografias; 15 padarias; 19 farmácias e três hotéis. Dos hotéis citados (Paris, Grande Hotel e Brasil), somente o último não existe na atualidade.



O Hotel Paris (construção inicial de 1823) e o Grande Hotel estão localizados em importantes ruas comerciais e paralelas, ou seja, Marechal Floriano e Gal. Bacelar, respectivamente. O prédio do Hotel Paris inicialmente servia como residência à família Vieira Braga, e mais tarde foi utilizado como casa comercial de importação e exportação. Somente no final do século XIX, em 1890, seria transformado em hotel, quando o prédio foi adquirido pela família Pascal. Essa construção sofreu ampliações em décadas posteriores, mas sem alterar o estilo original. O Hotel Paris hoje mantém a mesma função e está protegido como bem tombado pelo IPHAE.

As principais ruas da cidade antiga são calçadas a paralelepípedos e a pedras regulares, sendo a edificação de alvenaria de tijolo. A velha cidade conta 39 ruas, 3 boulevards e 6 praças, sendo quatro destas ajardinadas. Pela sua extensão e magnífica disposição, a denominada Tamandaré é uma das melhores do Estado (COSTA, 1922, p. 17).

Vale lembrar que para o começo dos noventa a locomoção para centros culturais maiores como Rio de Janeiro, São Paulo e Buenos Aires era dispendiosa, devido às longas distâncias, superiores a mil quilômetros. Isso reforçava a necessidade de expandir na própria cidade os recintos culturais desenvolvidos desde o período comercial, como teatros, clubes e demais entidades recreativas. Conforme dados

apresentados por Costa (1922, p. 15) e complementados por Bittencourt (2001), havia na cidade do Rio Grande mais de duas dezenas de entidades sociais, filantrópicas e recreativas, que também congregavam diferentes comunidades de nacionalidades estrangeiras. Sua localização se dava essencialmente na área central da cidade. São elas:



Hotel Paris - 1823 Autora: Cãmila T. Martins - 2014

1. Associação dos Empregados no Commercio (1901);
2. Club do Commercio (1900);
3. Club Caixeiral (1895 – prédio atual de 1912 – ver fotografia);
4. Club Saca Rolhas;
5. Club Germânia;
6. Sociedade Musycal Lyra Artística;

7. Sociedade Trabalhadores de Prancha;
8. Sociedade Trabalhadores de Estiva;
9. Sociedade Beneficente União do Rio Grande;
10. Sociedade Musical Gioacchino Rossini.
11. Sociedade Protectora das Famílias;
12. Sociedade Mutua Cooperazione;
13. Sociedade União dos Foguistas;
14. Congresso Portuguez Dom Luiz I;
15. Liga Monarchica Dom Manuel II;
16. Centro Republicano Portuguez;
17. Sociedade Tiro Brasileiro nº 1;
18. Sociedade de Tiro Alemão;
19. Sociedade Protectora das Classes Laboriosas;
20. Sociedade Espírita Luz Beneficente;
21. Lojas Maçônicas: União Constante;
22. Acácia Rio-Grandense;
23. Philantropia do Sul;
24. Henrique Valladares;
25. Estrela do Sul;
26. Sport Club São Paulo;
27. Sport Club Rio Grande;
28. Sociedade Instrução e Recreio da Quinta;



Club Caixeiral (1912)
Foto do autor/2002

Muitas dessas entidades sociais não detinham uma universalidade na composição de seus associados, havendo clubes estratificados conforme classe social (o que é normal ainda no presente) e até mesmo havendo distinção pela cor da pele. Alguns desses clubes não permitiam a inclusão de sócios “não-brancos” no começo da segunda metade do século XX. Comumente as razões oficiais do impedimento da entrada de sócios em determinados clubes encobriam as verdadeiras razões da exclusão.

A presença de teatros operários, ou mesmo a substituição dos camarotes individuais de alguns dos teatros da cidade por mezaninos, demonstrava alguma flexibilidade no ingresso de camadas sociais menos aquinhoadas aos eventos culturais realizados na cidade. Isso era um fato que apenas amenizava as condições precárias de vida a que a população operária rio-grandina estava submetida e que vinha a público nas greves operárias nas primeiras décadas do século XX.

(...) as grandes greves operárias registradas ao final da década de 1910 colocariam a descoberto a exploração e a triste condição de vida da massa operária que tentava sobreviver amontoada em cortiços [porões e em casas de hospedagem] – espaços de sociabilidade fora dos padrões de higiene [habitadas, em sua maioria, por operários e imigrantes] e constantemente fiscalizados pelas autoridades (BITTENCOURT, 2001, p. 55).

Outro fato que marca a vida urbana da época é o agrupamento em clubes das diversas nacionalidades que coabitavam a Rio Grande do começo dos novecentos. Segundo Costa (1922, p. 11), a população municipal de 44.835 habitantes em 1911 assim ficava distribuída conforme sua nacionalidade:

TABELA 3 – Estrangeiros no município do Rio Grande em 1911

| População rio-grandina dividida por nacionalidade | Número de residentes |
|--|-----------------------------|
| Brasileiros | 39.492 |
| Portugueses | 2.271 |
| Italianos | 764 |
| Uruguaios | 680 |
| Espanhóis | 324 |
| Polacos | 309 |
| Alemães | 286 |
| Franceses | 184 |
| Outras nacionalidades | 525 |

Devido à presença dessas nacionalidades no principal porto do Rio Grande do Sul, acrescida da grande população de imigrantes estrangeiros existente no território gaúcho, havia 16 representações diplomáticas na cidade na década de 1920 (COSTA, 1922, p. 15).

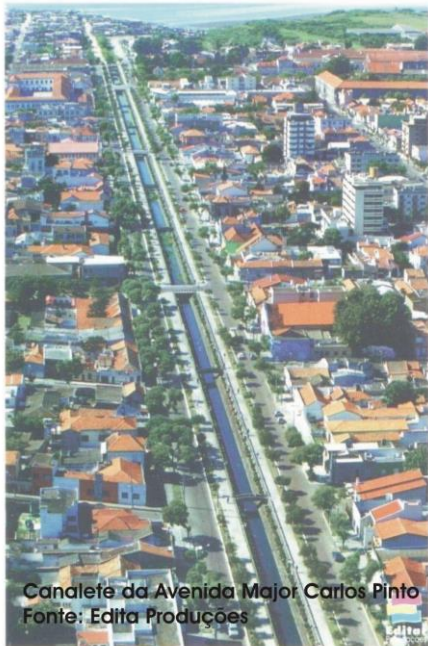
No ano de 1922 foi fundado o Conservatório de Música e mais dois teatros: O Cine Teatro Carlos Gomes, com 1.200 poltronas e 30 camarotes, e o Teatro Guarani, com 500 poltronas. No final da mesma década (1928), foi inaugurado o Teatro Avenida, com 1.500 lugares e 500 gerais. Isso denota a importância dada aos eventos culturais na cidade do Rio Grande. Dos três teatros citados, somente o último mantém essa função atualmente (BITTENCOURT, 2001). No plano religioso, os imigrantes urbanos faziam questão de deixar suas marcas através da fundação de igrejas de diversas liturgias, como a luterana, fundada pelos alemães; a anglicana, fundada pelos ingleses, diversos templos católicos fundados por diversas nacionalidades ibéricas e de outras partes da Europa, como a igreja de Nossa Senhora de Fátima, fundada pelos portugueses.

Outros melhoramentos na cidade surgiram nesse período, como a iluminação a gás, implantada em 1908, e a luz elétrica, em 1915. A rede de esgotos, iniciada em 1911, foi concluída no começo da década de 1920, abrangendo toda a atual área central da cidade e metade do bairro Cidade Nova. O transporte urbano em bondes de tração animal, que era operado desde 1884 pela Companhia Carris Urbanos, foi substituído em 1922 por bondes elétricos, desaparecendo os antigos nesse mesmo ano (BITTENCOURT, 2001, p. 62). Na década seguinte, em 1934, a municipalidade encampou os serviços de transporte urbano, atingindo no período uma extensão de 24 quilômetros de linhas de bondes urbanos, cujos 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. Outra linha extensa era a Circular, que percorria uma extensão de 6.800 metros (PIMENTEL, 1944, p. 56).

Outras melhorias quanto ao saneamento ocorreram nesse período compreendido entre os anos de 1910 e 1930. Em 1916 a Companhia Hidráulica Rio-Grandense foi encampada pela municipalidade, através do Ato Municipal nº 757, adquirindo esta o patrimônio da companhia ao custo de Cr\$300.000,00. No mesmo período foram contraídos empréstimos pela municipalidade a fim de sanear a área urbana por meio de rede de esgotos. Tal processo desenvolveu-se a partir de 1917, e em 1920 começou 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, através de três canais: um na rua Barroso, o segundo no *boulevard* Major Carlos Pinto, com 1.300 metros (antiga trincheira), e outro que faria a ligação entre os dois primeiros.



A canalização do *boulevard* Major Carlos Pinto no ano de 1927 foi uma obra cuidadosa quanto aos detalhes arquitetônicos, tanto no que se refere às proteções entre a via pública e o canal, assim como as pontes construídas ligando a cidade velha à cidade nova. Além das estações de bonde, havia no perímetro urbano três estações de trem para passageiros: a primeira localizada na Junção, próximo ao reservatório da Hidráulica e ainda fora do perímetro urbano com maior adensamento; a segunda era a própria estação central, e a terceira, denominada Marítima, junto ao Porto Velho, na área central.

Nas primeiras décadas do século XX foram fundadas as maiores e principais escolas até o presente, sejam elas públicas ou privadas. O Colégio Municipal Lemos Júnior, hoje pertencente ao Estado do Rio Grande do Sul, foi fundado em 1906 como escola pública municipal, e, devido ao valor do empreendimento na área educacional à época, foi equiparado ao Colégio Pedro II, do Rio de Janeiro, recebendo autonomia didática e administrativa⁷. O prédio, erguido na área central da cidade, sofreu alterações até a década de 1920, quando receberia sua configuração atual, e o terceiro piso foi acrescido na década de 1950. Na década de 1940 tinha como corpo discente mais de 400 jovens do sexo masculino. Assim como o Colégio

⁷ Conforme Decreto Federal n.º 8.059, de 5/4/1911, e posteriormente, graças à reforma no ensino, recebeu a mesma equiparação através de outro decreto federal em 18/8/1922 (PIMENTEL, 1944, p. 88-89).

Lemos Júnior, no plano privado foram fundadas as três principais e maiores escolas privadas da cidade do Rio Grande até o presente.

O Liceu Salesiano Leão XIII, fundado em 1902, tinha mais de 800 alunos na década de 1940 e ocupa um quarteirão inteiro no bairro Cidade Nova. Além desse, no mesmo período foram fundados o Colégio São Francisco (marista) e o Colégio Santa Joana D'Arc.



Além dessas quatro escolas citadas, tivemos outras instituições de ensino que totalizavam mais de oito mil alunos no começo dos anos 40, mais da metade desses alunos matriculados em escolas privadas (PIMENTEL, 1944, p. 94). Esse autor ainda salienta que havia no município nesse período 369 alunos matriculados no ensino industrial, o que denota um elo forte na cidade com a indústria, já que o número de matriculados no mesmo ano em Porto Alegre era de 390 alunos, tendo a capital uma população quatro vezes maior do que a de Rio Grande.

Os prédios no período, embora em estilos arquitetônicos diferentes, comumente respeitavam uma regra, ou seja, a construção no alinhamento entre terreno e passeio público e paralelo às ruas, o que acabava definindo os logradouros. Embora cada prédio compusesse uma unidade, no conjunto acabam conformando um plano vertical de cada lado das ruas ou avenidas da cidade. Tal forma representava na vida urbana a articulação entre ruas, quarteirões e prédios. Era nesses espaços públicos – ruas e praças – que se intensificava a vida urbana como lugar de encontro.

4.4 – A cidade se expande a partir de novas estruturas instaladas fora da área de maior adensamento: a construção do Hipódromo Independência e o parque que foi transformado em aeroporto

Com a superação do limite das trincheiras na direção oeste da cidade, novas estruturas foram incorporadas à zona urbana, e com elas a cidade se expandiu mais para o oeste, ocupando as margens do pontal arenoso e deixando o centro do pontal desocupado, área esta reservada para a Hidráulica, a fim de preservar os mananciais ali existentes.

A noroeste e junto ao Canal do Norte, foi erguido, em 1922, o Hipódromo Independência, distante mais de cinco quilômetros do centro da cidade. Entre o hipódromo e o bairro Cidade Nova a cidade se expandiu em forma ortogonal e dava seqüência a esse bairro com suas quadras retangulares quase formando quadriláteros de dimensões de 100 por 80 metros e com ruas sempre largas. No entanto, essa extensão, ou cidade em projeto, estava numa área mais estreita, espremida entre a área do reservatório e o Canal do Norte. Já na parte sul da área do reservatório, uma nova função seria dada ao Parque Rio-Grandense, com a criação de um aeroporto para a Viação Aérea Rio-Grandense (Varig), na década de 1920. O fato de ter sido inaugurada a primeira linha de aviação comercial, juntamente com a primeira linha aérea postal do Brasil, entre Rio Grande e Porto Alegre, denota a

importância econômica da cidade do Rio Grande nessa época.⁸

A Varig realizou seu vôo inaugural no ano de 1927 entre a capital do Estado e Rio Grande. A aeronave na época utilizava as águas do Lago Guaíba em Porto Alegre e o Saco da Mangueira em Rio Grande para decolagem e aterrissagem. Em documento enviado pela Varig à municipalidade em 1928, a empresa solicitava a sublocação de parte do Parque Rio-Grandense, mais as melhorias já realizadas naquele local. Devido a ser bastante raso o Saco da Mangueira, exigia pequenas embarcações para o transbordo entre o avião e a margem. Por estar o Parque Rio-Grandense junto ao Saco da Mangueira, a empresa aérea tencionava realizar dragagem e construir uma rampa, como forma de agilizar a chegada e partida de passageiros, e para isso solicitava o auxílio da Prefeitura Municipal.

A municipalidade do Rio Grande alugaria à Varig por uma maior série de anos o edifício situado no seu Parque de Diversões à Rua Rheingantz, no qual antigamente estavam instalados os salões de jogos, com mais o jardim e a praia pertencentes ao mesmo edifício e ainda um trecho da projetada rua contígua e que ainda não foi aberta.⁹

No entanto, tal área, localizada a sudoeste do centro histórico e a oeste do sítio industrial da Rheingantz, embora pertencente à municipalidade, encontrava-se locada para o Sr. Godofredo Gatti, que havia investido em construções destinadas para recreação no parque. A locação inicial de cinco anos entre a Prefeitura e o Sr. Gatti previa um pagamento mensal de 120.000 contos de réis, e estava incumbido o locatário de realizar melhorias na área, conforme documento de 1926.¹⁰

(...) reformar os dois corpos do imóvel, adaptando-os, um para bar-restaurante, que será devidamente aparelhado e sortido, e o outro para salão de festas, como sejam – chás dançantes, etc; construir dois water-closet, um para mulheres e outro para homens, e construir um coreto para uma banda de música.

⁸ A linha postal foi firmada entre a empresa Condor Syndikat e a Prefeitura Municipal do Rio Grande. Conforme Ofício de 29/3/1927 da Condor Syndikat e protocolado na municipalidade sob o nº 3440. Fonte: Arquivo Geral da Prefeitura Municipal do Rio Grande.

⁹ Conforme ofício da Varig de 24/2/1928, enviado ao Prefeito Municipal. Fonte: Arquivo Geral da Prefeitura Municipal.

¹⁰ Conforme proposta enviada ao Prefeito Municipal em 1/7/1926 pelo Sr. Godofredo Gatti. Fonte: Arquivo Geral da Prefeitura Municipal.

Portanto, após negociações a empresa aérea sublocou parte desse parque. Anos mais tarde a Varig reclamaria junto à Prefeitura Municipal melhoramentos para que os passageiros ficassem mais protegidos das intempéries nos embarques e desembarques, havendo inclusive sugestão pela empresa aérea de que a população de Rio Grande utilizasse os vôos que seriam realizados a partir da cidade de Pelotas, a 50 quilômetros de distância, caso não se consumasse o melhoramento necessário.

A Prefeitura Municipal ofereceria outra área da cidade, junto ao aterro do Porto Novo, para que naquele local se construísse um novo aeroporto, ao que empresa aérea concordou. No entanto, poucos anos depois a Varig rejeitou a referida área, pois esta ficava próxima a algumas chaminés de fábricas, além de o terreno ser inapropriado para pouso de aeronaves¹¹. Isso desencadeou o protesto por parte da Intendência Municipal, como expresso a seguir:

Pelo que nessa missiva expondes, verificamos que andamos acertado não atendendo a anteriores pedidos da Varig relativos a campos de pouso, visto que os que a mesma desejava são agora condenados, e, portanto, em pura perda seria o dinheiro que neles tivéssemos invertido, sem que a Varig assumisse qualquer compromisso, como aliás já sucedera em relação ao campo de pouso do terrapleno oeste do Porto Novo.¹²

Voltando à área do Parque Rio-Grandense, com o término da locação entre a Varig e a Prefeitura Municipal, sugere a empresa aérea que a locação e a utilização da área do parque passe para a empresa Condor, que iria realizar viagens regulares do dirigível “Graf Zeppelin” entre o Prata e a Europa, ficando Rio Grande como primeira escala em terras brasileiras¹³. Tal acordo foi firmado através de termo de contrato em 8/7/1931, locando a área por dez anos.

Com isso surgiram outros interesses de ocupação sobre o antigo Parque Rio-Grandense, com diversas solicitações, inicialmente por órgãos assistenciais. Uma das solicitações partiu da Sociedade de Amparo às Órfãs do Sagrado Coração de Maria, entidade fundada em 1862 e coordenada por irmãs de caridade. A partir da concessão do espaço junto ao novo acesso de entrada e saída da cidade, aberto após

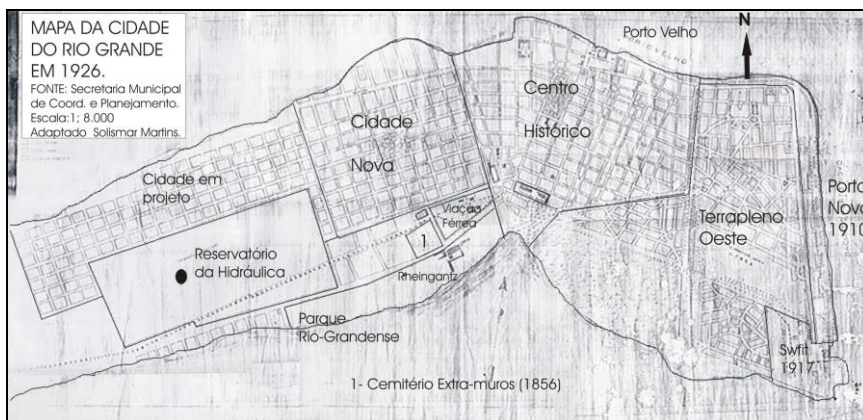
¹¹ Conforme ofício de 14/6/1937, assinado pelo diretor da Varig, Sr. Otto Meyer, e dirigido à municipalidade. Fonte: Arquivo Geral da Prefeitura Municipal.

¹² Ofício 264 da Prefeitura Municipal de 24/06/1937.

¹³ De acordo com o ofício da Varig de 05/05/1931. Fonte: Arquivo Geral da Prefeitura Municipal do Rio Grande.

a instalação do complexo industrial Rheingantz, as irmãs angariaram fundos para que pudessem construir o novo prédio, existente até hoje, e que apresentaria as seguintes características:

O edifício será construído com alicerces de pedra e terá as seguintes dimensões: 60 metros de frente por 100 metros de fundos. Terá dois andares, térreo e sobrado. O 1º andar terá as seguintes dependências: – duas salas respectivamente para as aulas dos cursos primário e complementar; datilografia, trabalhos manuais em seções separadas, pátio para aula de cultura física, refeitório, banheiros, cozinha, despensa, lavanderia, sala para secar e passar roupas, será reservada uma parte do terreno para plantação de verduras e outros legumes para o consumo próprio do estabelecimento. O segundo andar terá as seguintes dependências: – dormitórios para as asiladas e para as irmãs encarregadas da administração interna do Asilo, sala para as sessões de Diretoria e de assembléias gerais, salão-palco para festivais, cujo rendimento será aplicado nas despesas do próprio asilo, biblioteca, sala para arquivo, almoxarifado, farmácia e gabinete odontológico, dois banheiros não só para o serviço da noite como para os casos de doenças e um dormitório à parte para os casos de isolamento provisório.



Mapa 10 – Cidade do Rio Grande em 1926

Portanto, o período compreendido entre as décadas de 1910 e 1930 foi representativo em termos de expansão urbana, tanto a leste como a oeste do centro histórico. A leste representou a conquista de terrenos antes devolutos e onde somente existiam banhados por um grande aterro com a construção de um novo porto e de um grande complexo frigorífico de capital norte-americano, ocasionando forte

atração de mão-de-obra estrangeira para erguer tais estruturas, além dos operários de baixa renda que buscavam emprego na cidade industrial, que se modernizava rapidamente.

Por outro lado ocorria a expansão da cidade para oeste, além dos limites do bairro Cidade Nova, porém agora limitada entre a área central do pontal arenoso ocupado pela área reservada à Hidráulica e o Canal do Norte. Para isso, a criação de um bairro ortogonal ao norte da Hidráulica, juntamente com a estrutura montada mais a oeste e destinada ao lazer – o Jockey Club – representariam os principais elementos de expansão. Já ao sul da área do reservatório, numa estreita faixa de terra onde estava o Parque Rio-Grandense, este passa a ser loteado, primeiramente para dar lugar ao aeroporto, e posteriormente ocorreria sua fragmentação, vindo a ser ocupado por estruturas assistenciais ou mesmo residenciais, principalmente por propriedades um pouco maiores do que aquelas até então existentes e denominadas de chácaras, onde foram construídas comumente grandes residências na parte frontal do terreno, junto ao *boulevard* Rheingantz, tendo aos fundos pomares e hortas, à margem do Saco da Mangueira.

Certamente o período da industrialização dispersa seria o período mais profícuo de investimento industrial e de vida cultural para a cidade do Rio Grande, apesar das mazelas sociais. As alterações na economia nacional que se anunciavam a partir da década de 1930 não colocariam fim nas atividades impulsionadas durante a industrialização dispersa a princípio, porém com o passar das décadas, durante a industrialização restringida, a economia fabril citadina se voltava cada vez mais para o exterior, ficando dependente das oscilações internacionais, como a Grande Depressão e a Segunda Guerra. Enquanto isso, o mercado interno era paulatinamente preenchido e expandido por empresas de outras partes do país, o que incluiria o nordeste do Rio Grande do Sul e principalmente São Paulo, que representava o principal concorrente das empresas locais em âmbito interno, por atuarem em setores semelhantes, conforme será visto a seguir.

CAPÍTULO 5

As transformações urbanas da cidade do Rio Grande: da industrialização restringida (1930/1950) à crise fabril na década de 1960

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 no âmbito econômico, o país passa a buscar o desenvolvimento industrial próprio, com estímulo ao desenvolvimento industrial interno, embora ainda necessite da importação em grande parte de equipamentos para instalação de novos parques industriais. Outra meta seria uma maior união dos mercados nacionais, até então dispersos e desarticulados, o que possibilitava crescimento isolado em algumas regiões, já que praticamente não havia concorrência interna com as demais regiões produtoras.

5.1 – A produção do espaço urbano sob a industrialização restringida ou substituição de importações

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

Já Tavares (1981, p. 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 quanto às 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 e 1950 proporcionou o desenvolvimento de um lastro econômico fabril propiciado por condições de que somente São Paulo dispunha, e que não poderia ser repetido por outras regiões do país. Conforme Cano (1985, p. 41-52),

Durante a década de 1920 essa dinâmica economia paulista fez acentuar a concentração e a modernização da indústria produtora de bens salário. A partir daí, e mais precisamente após a recuperação da crise de 1929, lançou a semente da futura indústria de bens de produção, que se consolidaria durante a década de 1950. A amplitude de seu próprio mercado proporcionou-lhe atração e posterior concentração da indústria de bens de consumo durável e de capital. Quando isto se dá, a economia paulista já havia consolidado seu predomínio na dinâmica de acumulação à escala nacional. É a partir desse momento que se consolidaria a integração do mercado nacional (CANO, 1985, p. 41).

A partir da década de 1930, cidades como São Paulo e Rio de Janeiro encabeçavam economias e mercados consumidores capazes de renovar a indústria nacional, ampliando a base produtiva do país para além das indústrias de bens não-duráveis. Tal ampliação resultava na necessidade de novas infra-estruturas e novas fontes de energia. O período histórico era outro e não demandava mais as próprias empresas industriais criarem e fornecerem as estruturas de que elas necessitariam para sua reprodução como ocorrido na industrialização dispersa. Por isso tornava-se inviável a continuidade de uma industrialização espalhada pelo país. Nesse sentido, entra o Estado, e a concentração industrial se daria exatamente nas proximidades dos dois maiores centros econômicos e populacionais no período. Para a periferia nacional, era dificultosa a implantação de novas estruturas industriais sobre aquelas instaladas no final do século XIX, assim como era complicada também a ampliação da base produtiva para indústrias de bens de produção. Tal fato foi verificado largamente na atual região Sudeste.

As observações precedentes aplicam-se naturalmente à totalidade das indústrias surgidas nas áreas não-centrais. Elas teriam no entanto crescente significado à medida que se tentasse passar de indústrias como a têxtil para outras como a de cimento ou a metalúrgica. Efetivamente, as possibilidades competitivas das regiões não pareciam ultrapassar o campo das indústrias tradicionais. As regiões estavam assim condenadas a permanecer nas faixas menos dinâmicas do movimento industrial deflagrado nos anos 30 (CASTRO, 1980, p. 99-100).

Para essa regra também há exceções, pois empresas industriais de bens não-duráveis resistiram à unificação do mercado nacional e à centralização industrial a partir de São Paulo. Esse é o caso da empresa têxtil Renner, em Porto Alegre, e de empresas têxteis do estado de Santa Catarina, como a Hering, em Blumenau.

A indústria na década de 1930 estava impedida de importar novos equipamentos – em alguns casos, por força de lei –, além do mais havia grande capacidade ociosa nos principais ramos produtores de bens de consumo não-duráveis. Tal análise foi feita a partir dos dados disponíveis da SUDENE e da CEPAL sobre a obsolescência da indústria têxtil brasileira (CANO, 1985, p. 141).

Já no que se refere ao Extremo Sul, (...) tendo o Estado do Rio Grande do Sul como lócus de uma certa circularidade específica da produção de valor, os efeitos da “integração nacional” são muito semelhantes ao que se passou em relação ao Nordeste, defasado talvez de uma década (OLIVEIRA, apud CANO, 1985, p. 199).

É mister destacar que a mudança que ocorre na economia industrial brasileira constitui, segundo Oliveira (1989, p. 55), “a substituição de uma economia nacional formada por várias economias regionais para uma economia nacional localizada em diversas partes do território nacional”.

Isso significou, para aquelas cidades que detinham um aporte industrial importante na primeira etapa da história fabril brasileira, uma nova adaptação na segunda etapa, ou seja, moldar-se aos ditames econômicos nacionais oriundos de São Paulo. Isso representou um desenvolvimento econômico singular a partir de contextos específicos na relação entre a economia, a política e o Estado para cada região. Para algumas áreas isso foi benéfico, como as regiões produtoras e não-concorrentes com São Paulo – por exemplo, as indústrias desenvolvidas no nordeste do Rio Grande do Sul. Já as economias concorrentes foram desaceleradas, como ocorreu com as cidades fabris sul-rio-grandenses.

Esta primeira fase se caracterizou sobretudo pela substituição dos bens não-duráveis de consumo final. Em alguns países maiores, entre os quais se encontra o Brasil, seguiu-se, avançou-se até a categoria dos produtos intermediários e dos bens de capital (TAVARES, 1981, p. 37).¹

¹ A primeira fase de substituição de importações é citada pela autora como o fim da grande crise de 1929 até o final da Segunda Guerra Mundial.

Tavares (1981) também afirma que o alargamento do mercado consumidor se processaria por dois caminhos: o primeiro, pela elevação da renda dos grupos de alto poder aquisitivo, e o segundo, pela incorporação ao consumo dos bens e serviços industriais daquelas camadas sociais inseridas no mercado de trabalho das áreas mais dinâmicas e com melhor remuneração. Esse segundo caminho perfaz mais o perfil do desenvolvimento industrial da região metropolitana de Porto Alegre do que das cidades sul-rio-grandenses.

As empresas industriais de consumo não-durável continuariam a decair em alguns setores, principalmente naqueles concorrentes com a indústria paulista. Em contrapartida, as regiões Sul e Nordeste aumentavam suas participações respectivas na comercialização de produtos agropecuários, em detrimento de uma redução na participação industrial.

Uma hipótese congênita a esta é a de que a integração ao mercado interno significa tornar a região que se integra "dependente" da economia do sudeste, isto é, as vantagens da industrialização desequilibram a economia "normal" da região e impõem uma nova divisão do trabalho em função do sudeste (OLIVEIRA, 1989, p. 52).

Outro fato que deve ser salientado é que durante a Segunda Grande Guerra o transporte de cabotagem foi bastante reduzido, prejudicando o estado do Rio Grande do Sul e evidentemente a cidade portuária do Rio Grande. Em substituição a esse meio de transporte, o centro do país poderia cambiar com o sul através das ferrovias, já consolidadas nas duas regiões. Outro recurso foi a utilização do transporte de cabotagem de estados mais próximos, como Santa Catarina e Paraná (CANO, 1985, p. 237).

No entanto, nesse período há uma contradição marcante que faz com que mesmo aquelas empresas sulistas e concorrentes com a economia do Sudeste tenham uma sobrevida econômica. Trata-se da Grande Depressão de 1929, que estava em curso, e após, a Segunda Guerra Mundial, que manteria essas fábricas num ritmo produtivo elevado e voltado para a exportação. Tal processo fez com que fábricas como as duas grandes indústrias têxteis de Rio Grande, Rheingantz e Ítalo-Brasileira, ou mesmo o Frigorífico Swift, mantivessem níveis superiores de produção, apesar da diminuição de seus mercados consumidores em âmbito 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 trariam 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 nos anos posteriores à guerra, ocasionando a redução na oferta internacional de produtos não-duráveis.

A partir de 1950 ocorreria a reabertura das importações, possibilitando que as empresas industriais do sul se reequipassem. No entanto, as mais beneficiadas no Rio Grande do Sul seriam aquelas localizadas na região colonial alemã e italiana e tendo Porto Alegre como pólo. Estas a princípio não competiam diretamente com as empresas industriais paulistas, desenvolvendo outros setores industriais tanto nas indústrias de bens intermediários (metalúrgica, madeira, papel e papelão, couros e peles) como aquelas do setor de bens de capital e de consumo durável (indústrias mecânicas, de material elétrico e materiais de transporte). Já Rio Grande, que era produtora de bens não-duráveis, desde o final do século XIX se viu prejudicada por fatores como a precariedade do transporte de cabotagem, a dificuldade de renovação do parque produtivo e a concorrência desvantajosa frente às novas indústrias que se consolidavam no Sudeste. Muitas empresas acabariam perecendo e viriam a fechar durante a década de 1960, salvo raras exceções. Conforme Pimenta (1996, p. 65),

Após os lucros extraordinários provenientes das exportações efetuadas durante a Segunda Guerra, vêm as lamentações e o reconhecimento do atraso relativo da indústria nacional, que se utilizava de equipamentos obsoletos, conseguindo uma produtividade do trabalho bastante insignificante, perdas elevadas e produtos defasados.(...) As guerras tinham significado a possibilidade de vendas externas de uma indústria pouco competitiva, que trabalhava com equipamentos obsoletos e relações de trabalho arcaicas.

Outra medida tomada pelo governo federal após a Segunda Guerra foi a contenção das importações, já que estas desequilibravam a balança comercial brasileira e, no caso de equipamentos industriais, trariam desvantagens às indústrias nacionais de bens de produção que se desenvolviam. Portanto, aquelas fábricas com equipamentos importados e obsoletos se viam impedidas de renovar seu maquinário. A Lei n.º 262, de 23 de fevereiro de 1948, oficializava essa conduta governamental referente às compras do exterior (PRADO JR., 1998, p. 307).

A grande concentração industrial no país que passava a se verificar a partir do final da década de 1950 somente veio a fortalecer a

já desequilibrada economia nacional em termos regionais, em comparação com os períodos anteriores. O fechamento de parte do parque industrial e/ou a substituição por uma indústria que emprega cada vez menos desencadeia determinadas tipologias no espaço urbano. Em se tratando de uma cidade portuária onde as empresas industriais comumente não têm raízes no local em que estão inseridas, isso aguça a volubilidade e a fuga desse capital. No entanto, a população que trabalha nessas empresas não tem o mesmo desajustamento como o capital, de modo que ocorre um desajustamento entre o ritmo industrial e o ritmo da sociedade. Ou seja, a reestruturação econômico-industrial ligada a um porto trouxe tipologias específicas ao espaço citadino.

Para Rio Grande, esse período significaria a continuidade na instalação de alguns parques fabris, embora não no ritmo constatado no período anterior, e ao mesmo tempo é notório que muitas das empresas de bens não-duráveis instaladas desde o final do século XIX tinham dificuldade na ampliação de sua produção, que era voltada às vendas no mercado interno. O desenvolvimento do parque produtivo paulista seria um forte concorrente para o produto industrial feito em Rio Grande, já que os manufaturados paulistas eram vendidos a menores custos, graças à vantagem de localização em relação ao principal mercado consumidor, na própria região. Essa concorrência se dava no próprio processo produtivo e também na gradativa redução do mercado consumidor da indústria rio-grandina em determinados setores, já que parte de sua produção destinava-se ao Sudeste, como pode ser visto em capítulos anteriores.

Se as empresas têxteis, os frigoríficos e outras empresas industriais instaladas sofreriam com as novas regras econômicas, outros setores fabris viriam a se desenvolver na cidade, como a indústria pesqueira, ou mesmo a introdução de indústrias de base.

No setor pesqueiro, foram abertas entre as décadas de 1930 a 1950 seis empresas de pescados com mais de cem operários cada. Outra exceção nesse período em termos de investimento industrial para a cidade do Rio Grande se daria com a instalação de duas indústrias de base, a Refinaria de Petróleo Ipiranga, em 1937, e a Companhia Rio-Grandense de Adubos – CRA, em 1950. Esta estava voltada para o setor agropecuário, ou seja, inserida no contexto em que o estado do Rio Grande do Sul detinha tradição. No entanto, a refinaria fugia da regra à época sobre o contexto econômico e industrial desta zona do Estado, pois seu capital tinha origem nas atividades ligadas à pecuária e não no comércio como comumente ocorria até esse momento, além do mais contrariava totalmente as tendências de localização industrial na

época, quando esse tipo de indústria era comumente realizado no Sudeste do país. A tabela 4 fornece uma amostragem das principais e maiores empresas fabris instaladas na cidade do Rio Grande durante o período da industrialização restringida.

TABELA 4 – Empresas industriais instaladas entre as décadas de 1930 e 1960 na cidade do Rio Grande ou durante a industrialização restringida

| Década 1931/40 | Nome | Tipo | Principal Produto | Produção | Área construída | Nº de operários |
|-----------------------|-------------------------------------|-------------|------------------------------------|-------------------|------------------------|------------------------|
| 1935 | Ind. e Com. Figueiredo S/A | Alimentos | Pesca industrial | | | |
| 1937 | Refinaria de Petróleo Ipiranga | Química | Derivados do petróleo | | 60.000 m ² | 400 (1944) |
| 1938 | Ponte, Ayres & Cia. – “Ideal” | Alimentos | Conservas e pesca industrial | | | |
| Década 1941/50 | Nome | Tipo | Principal Produto | Produção | Área construída | Nº de operários |
| 1942 | Pescal S/A | Alimentos | Pesca industrial | | | 900 |
| 1943 | Furtado S/A Com. e Ind. | Alimentos | Pesca Industrial | | | 200 |
| 1944 | Joqueira S/A Ind. Alimentícia | Alimentos | Pesca Industrial | | | |
| Década 1951/60 | Nome | Tipo | Principal Produto | Produção | Área construída | Nº de operários |
| 1950 | CRA | Química | Fertilizantes | 300 mil toneladas | 10 hectares | — |
| 1951 | Frigorífico Anselmi | Alimentos | Pesca industrial Carne e derivados | | | 1.000 |
| 1960 | Rio Grande Prod. Alimentícios Ltda. | Alimentos | Pesca Industrial | | | |
| 1964 | Promar S/A* | Alimentos | Pesca industrial | | | 101 |
| Década 1961/70 | Nome | Tipo | Principal Produto | Produção | Área construída | Nº de operários |
| 1968 | Promar S/A Ind. de Pescados | Alimentos | Pesca Industrial | | | 101 |
| 1969 | Leal Santos Pescados S/A | Alimentos | Pesca Industrial | | | 720 |
| 1969 | S/A Abel Dourado – Ind. Alimentícia | Alimentos | Pesca Industrial | | | |

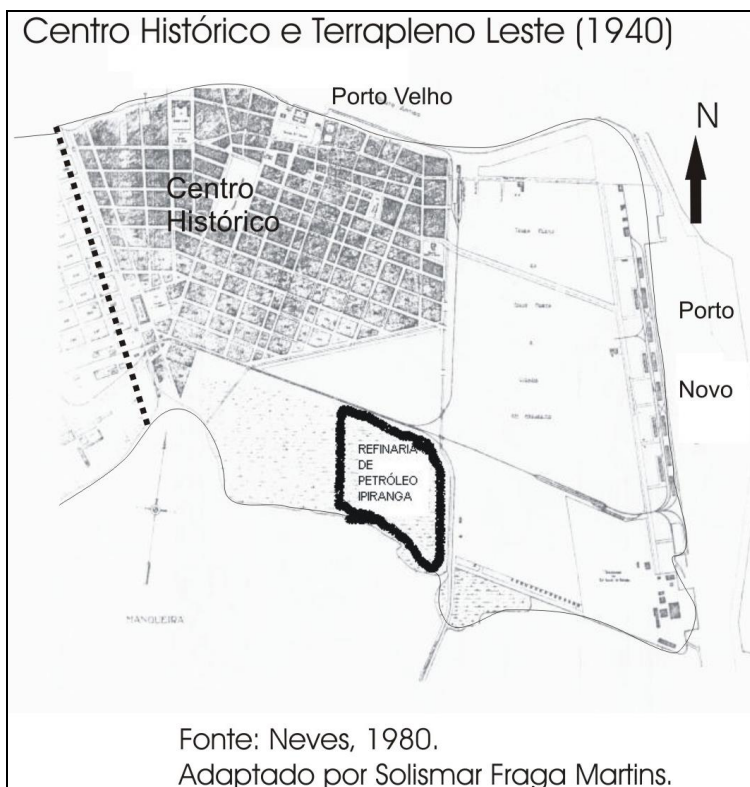
Fontes dos dados: Fortunato Pimentel (1944); CIRG, 1980.

Organização: Solismar Fraga Martins

5.2 – Um capítulo novo para a história do parque fabril do Rio Grande: a Refinaria de Petróleo Ipiranga

A Refinaria de Petróleo Ipiranga, instalada junto às margens do Saco da Mangueira, foi resultado da associação de capitalistas do Prata com fazendeiros de Uruguaiana. Segundo Pesavento (1985, p. 103), “no Rio Grande do Sul, tal empreendimento corresponde numa das poucas iniciativas em que se concretizou a transposição de capitais agrários para a indústria”. Sua principal atividade produtiva era o refino do petróleo, inicialmente importado.

A refinaria foi instalada sobre uma área de terrenos alagadiços. Para a construção, foi necessária uma profunda modificação no ambiente de origem, por meio da colocação de aterro, retirado do próprio estuário através de dragas de propriedade estatal (MARTINS, S., 1997).



Mapa 11 – Centro histórico e Terrapleno Leste em 1940

É importante salientar que a Refinaria Ipiranga também veio para a cidade do Rio Grande devido à atração da estrutura portuária, que chamou a atenção de um grupo de empresários que já trabalhava no ramo do refino do petróleo em Uruguaiana (RS). Porém, tais empresários dependiam de que o petróleo circulasse por território argentino, já que o mesmo entrava pelo porto de Buenos Aires, era transportado à cidade fronteiriça de Paso de Los Libres e, depois de cruzar o rio Uruguai, chegava até a denominada Destilaria Rio-Grandense de Petróleo S/A. Porém, esse procedimento foi interrompido pelo governo argentino, ao proibir a reexportação de petróleo pelo seu território. A solução encontrada por essa destilaria seria a construção de um tanque com a capacidade de 80.000 barris, que ficaria junto ao porto do Rio Grande, de onde tal matéria-prima seria transportada por ferrovia até Uruguaiana. Concomitantemente, um grupo de empresários uruguaios e brasileiros despontava com o mesmo objetivo de refinar petróleo em Santana do Livramento, na fronteira com o Uruguai. Eles utilizariam o porto de Montevidéu como receptor do petróleo e o transportariam até a cidade fronteiriça. Os dois grupos de empresários, os de Uruguaiana e os de Santana do Livramento, se conheciam, e acreditaram que seria mais viável a construção de uma refinaria de petróleo na cidade do Rio Grande, atendendo ao interesse de ambos. Os custos se reduziriam, pois a mesma localidade sediaria a empresa que receberia e refinaria o petróleo (BASTOS, s. d., p. 6-7). Deve ser salientado que as duas cidades fronteiriças, Santana do Livramento e Uruguaiana, detinham tradição no setor pecuário.

A localização inicial para a refinaria de petróleo na cidade seria em frente ao Porto Novo e junto à Cia. Swift, em um terreno de quatro hectares cedido pelo governo do Estado. A necessidade de solicitar ao governo federal uma ligação ferroviária entre o porto e a área onde seria construída a refinaria acabou inviabilizando tal projeto, pois o mesmo argumentou que a área pretendida já estava destinada a um plano de urbanização, conforme decreto-lei. A premência de se construir o mais breve possível a refinaria, segundo Bastos (s. d., p. 8), fez com que fosse buscada uma nova área na cidade, que deveria oferecer condições como: área de 10 a 12 hectares; fácil ligação ao cais do porto; água potável; rede elétrica e acesso rodoviário à cidade.

Em 7 de setembro de 1937, foi fundada a refinaria, com o nome de Ipiranga S/A. Cia. Brasileira de Petróleos.

Mesmo tendo Rio Grande uma refinaria de petróleo, a almejada ligação ferroviária com a capital não foi concretizada. A estatização do refino do petróleo, que ocorreria anos mais tarde, com a criação da Petrobrás, limitaria a expansão da empresa quanto a esse segmento produtivo.

A Refinaria de Petróleo Ipiranga, hoje Refinaria Rio-Grandense, é a segunda mais antiga fábrica ainda em funcionamento, perdendo somente para a Leal Santos, embora esta tenha sido incorporada ao Grupo Ipiranga entre os anos de 1968 e 1994.



5.3 – As indústrias de alimentação no setor pesqueiro

As indústrias ligadas ao setor pesqueiro receberiam seu maior incremento em número de empresas durante e após a industrialização restringida, embora algumas já mantivessem suas atividades desde a industrialização dispersa.

O governo federal, por meio de políticas implementadas quanto à atividade pesqueira, viria a beneficiar o setor por alterações na legislação na década de 1960, com generoso financiamento proporcionado via Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE), o que acabou desenvolvendo os embriões industriais da pesca que já existiam na cidade. 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, seria a partir de 1930 que o setor incluiria um expressivo número de empresas e faria com que a cidade consolidasse uma outra atividade fabril e pioneira no país, o setor de pescados.²

Segundo Martins, C. (1997, p. 92), o setor industrial pesqueiro gaúcho, majoritariamente de Rio Grande, recebeu cerca de 20% de todos os incentivos fiscais e esperava contar com o pescado de águas uruguaias e argentinas (fechadas para barcos brasileiros em 1973, como represália pela decretação do mar territorial brasileiro com 200 milhas). Esse autor ainda salienta que o financiamento estatal ao setor se fazia sentir “pela regulação do direito à pesca, de políticas de financiamento, sobretudo para a indústria e objetivando a tecnificação do setor e a preservação dos estoques pesqueiros” (MARTINS, C., 1997, p. 6).

A espacialização das empresas pesqueiras pela cidade do Rio Grande se deu sempre junto aos corpos d’água, por razões óbvias, preponderantemente junto ao Canal do Norte, ou seja, ficaram distribuídas ao norte do pontal arenoso onde está localizado o sítio urbano.

A atuação desse setor foi crescente durante as primeiras décadas da segunda metade do século XX, inclusive concomitantemente ao fechamento de empresas fabris de outros setores como o têxtil, o calçadista e o frigorífico, portanto coube em parte a essas empresas o dinamismo industrial da cidade nesse período. Algumas dessas empresas viriam a se destacar no plano estadual, como é o caso da Pescal.

O principal diretor da Pescal S. A., primeira empresa do setor pesqueiro nacional, segundo a Gazeta Mercantil, com 850 trabalhadores, consumidora de matéria-prima de seus próprios barcos, importadora do Uruguai e Argentina, de armadores independentes, de pescadores artesanais e realizadora de *joint-ventures* com barcos estrangeiros, que naquele momento adquiria uma concorrente por cinco milhões de dólares, constituía-se em figura do primeiro escalão da indústria gaúcha. (MARTINS, C. 1997, p. 34-35).

As empresas atuantes no setor produtivo pesqueiro, o que incluía exportação nos anos de 1960 a 1963, chegavam a um número de

² Vale lembrar que esse pioneirismo já havia se dado na fabricação de tecidos em lã (Rheingantz em 1874) e no refino do petróleo (Ipiranga, em 1937).

17 firmas³, envolvidas com os setores de congelados, peixe seco/salgado, pescado enlatado e óleos derivados do pescado, além de algumas delas atuarem no setor de frutas e legumes enlatados (MARTINS, C., 1997, p. 27).

Além dessas empresas de pesca, em 1950 se instalaria na cidade a Companhia Rio-Grandense de Adubos (CRA), e em 1951, o frigorífico Anselmi. Seu fundador, Raffaele Anselmi, de origem italiana, havia atuado no comércio de importação e exportação e em outros ramos industriais antes de atuar no setor de frigoríficos.

Vale ressaltar que, das empresas industriais que constam nas duas tabelas e que consistem nas maiores firmas instaladas na cidade (a primeira durante a industrialização dispersa – capítulo 3 – e a segunda tabela neste capítulo), somente cinco empresas fundadas durante a industrialização restringida estão em funcionamento ainda hoje (2003): Leal Santos Pescados S/A (1969); Refinaria de Petróleo Ipiranga (1937); Furtado S/A – Comércio e Indústria (1943); Rio Grande Produtos Alimentícios (1960), e Promar S/A Indústria de Pescados (1968). As três últimas empresas trabalham com capacidade produtiva aquém da que se verificava outrora.

5.4 – Renovação urbana e expansão da periferia na primeira fase da industrialização restringida (décadas de 1930 e 1940)

O período proposto, de 1930 até a década de 1960, está cheio de contradições quanto às 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 uniformidade morfológica no tipo de ocupação, facilitando a contagem de prédios distribuídos por ruas largas e avenidas, dentro de um padrão ortogonal em quarteirões com área próxima a um hectare e formando um tabuleiro de xadrez. A exceção correspondia à parte inicial do centro histórico, que apresentava – e ainda apresenta – algumas ruas mais estreitas e enviesadas, apesar das reformas realizadas, e as ocupações do terrapleno oeste, ainda com um perfil desordenado. 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, com bondes elétricos implantados em 1922 e posteriormente linhas de ônibus.

³ Nesse caso estão inseridas as empresa do setor como um todo, independente do número de empregados.

O transporte de passageiros por ônibus urbanos foi introduzido em 1939, quando a Prefeitura Municipal importou os primeiros três ônibus Ford com capacidade para 30 passageiros cada. Na década de 1940 a frota seria ampliada, com a importação de mais veículos marcas Ford e Chevrolet. Segundo Pimentel (1944, p. 79-80), o número de passageiros transportados no ano de 1941 por esse tipo de transporte coletivo chegaria a 292.611 passageiros. Já em relação aos bondes, no ano de 1940 a extensão das linhas alcançava 24.500 metros, transportando nesse ano um total de 5.386.841 passageiros nos 42 carros que circulavam pela cidade (PIMENTEL, 1944, p. 78).

Nos primeiros anos da década de 1940 foi asfaltada a estrada que ligava a cidade do Rio Grande, nas imediações do Parque Rio-Grandense, à Vila Siqueira, hoje balneário Cassino. Tal comunicação já se fazia por linhas férreas desde a fundação desse balneário, um dos primeiros do país, no ano de 1890, e por estrada de terra desde a década de 1920. Para o asfaltamento, numa extensão de 20 quilômetros, foram obtidos recursos junto aos governos federal, estadual e municipal, além de contribuições de proprietários de imóveis no balneário. O custo de 877 contos foi suficiente para importar o asfalto proveniente do México, e assim foi construída a primeira estrada asfaltada do estado do Rio Grande do Sul.⁴

Outros melhoramentos urbanos ligados a abastecimento, saneamento, fornecimento de energia elétrica, transportes e comunicações comumente tiveram sua iniciativa de empresas privadas que montavam o negócio e passavam a explorar esse serviço. Conforme Pimentel (1944, p. 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, e tais índices, em termos relativos, não vieram a se repetir em Rio Grande até o presente, no que tange à rede de esgotos.

No que diz respeito ao provimento de eletricidade, a empresa era responsável pelo fornecimento para as casas e para as indústrias que não dispunham de gerador próprio, assim como para os bondes elétricos e para a iluminação pública. Antes de ser encampado pela municipalidade em 1932, o serviço de eletricidade era realizado pela Diretoria de Obras do Porto e Barra do Rio Grande (PIMENTEL, 1944, p. 78).

⁴ Jornal *Agora*, 12-13 dez. 1998.

Aos poucos esses serviços foram sendo repassados à municipalidade, fazendo com que a Prefeitura Municipal detivesse uma boa fonte de arrecadação de receita na década de 1940. Isso foi acrescido no período pela construção do Entrepasto Municipal do Leite, em que a administração municipal foi a responsável pela instalação e exequibilidade através do beneficiamento do leite *in natura* para torná-lo apropriado ao consumo.

A Prefeitura Municipal de Rio Grande, como dissemos, tem a seu cargo a exploração dos serviços de bondes, ônibus para passageiros, eletricidade, água, esgotos e pasteurização de leite, o que representa setenta por cento da receita geral do município (PIMENTEL, 1944, p. 434).

Esse fato é peculiar pela exploração do serviço e pela arrecadação que proporcionava aos cofres municipais, ou seja, apenas 30% do dinheiro recebido provinha das fontes comumente usadas hoje, como a arrecadação de impostos.

Seria também nesse período que a cidade ganharia seus principais prédios em estilo *art-déco*. Como cristalização desse estilo arquitetônico ainda temos registros de sobrados no centro da cidade, principalmente na rua Marechal Floriano e adjacências. No entanto, um dos prédios mais representativos desse estilo, devido à suntuosidade, correspondem ao atual prédio da Câmara do Comércio, construído em 1944 e revestido de cirex⁵, no ano de seu centenário de fundação. Este foi o primeiro prédio de apartamentos com elevador, como cristalização da acumulação comercial na cidade, já que tal investimento foi financiado pela classe dos comerciantes do Rio Grande. O prédio possui seis pavimentos e 24 apartamentos para uso residencial e mais 20 salas para uso comercial, além de sediar um clube instalado no pavimento mais elevado (PINHEIRO, 2002, p. 18).

Outros prédios são o dos Correios e Telégrafos (1950), construído a mando do Presidente da República Eurico Gaspar Dutra, e o Centro de Saúde, construído na Av. Major Carlos Pinto, antigas trincheiras. Os três prédios citados continuam exercendo a função para a qual foram construídos, sendo que o Centro de Saúde Pública, inicialmente municipal, atualmente é administrado pelo Governo do Estado.

Se compararmos a evolução urbana do Rio Grande entre o mapa 10, que representa a cidade em 1926, e o mapa 12, representando-a em 1944, fica clara a continuidade na padronização da morfologia, embora saibamos que socialmente a cidade se mostrava heterogênea.

⁵ CARNEIRO, 2003.



Câmara do Comércio - Prédio de 1944

Autora: Camila Teixeira Martins - 2014



Prédio dos Correios e Telégrafos (1950).

Foto do autor/2003.

Incontestavelmente, a industrialização promoveu um grande aumento da malha urbana e um progresso econômico e cultural; entretanto, este não se fez acompanhar de um projeto que criasse condições reais para o desenvolvimento social. Percebe-se a exploração da mão-de-obra não-especializada e de baixa remuneração, intensa desigualdade na distribuição de renda, inchaço populacional e proliferação de favelas e cortiços escondidos atrás de uma cidade dita moderna – um Rio Grande de cartão postal (BITTENCOURT, 2001, p. 59).

Ao comparar os dois mapas, pode-se observar a existência de loteamentos na parte oeste da cidade, ou seja, além da área do Reservatório da Hidráulica. Surgem, portanto, os dois primeiros grandes loteamentos com proprietários privados e em área contígua à cidade⁶, embora distante da área central. Ao contrário das áreas mais centralizadas, as áreas surgem carentes de equipamentos urbanos, exceção à luz elétrica, estendida ainda na década de 1940 (PIMENTEL, 1944, p. 436).

Para esses bairros dirigiam-se populações oriundas das áreas rurais, ou expulsas das áreas que precisavam sofrer um processo de saneamento por parte da municipalidade, como as áreas aterradas e próximas ao Porto Novo.

No mapa 12 está registrada a implantação do loteamento ortogonal denominado Vila São Miguel, planejado após a área do Hipódromo Independência (1922) e com um traçado ao centro com quatro vias radiais a partir da área central destinada a uma praça. Embora esse bairro apareça nos mapas da década de 1940, acreditamos que sua ocupação tenha se dado a partir das décadas seguintes, pois o registro junto à Prefeitura Municipal foi feito na década de 1950, apresentando 91 quadras, com um total de 951 lotes (SALVATORI et al., 1989, p. 64).

Outra unidade projetada nesse período foi a Vila Junção, que recebeu esse nome devido à confluência das duas linhas férreas, uma que se destinava ao balneário Cassino, mais ao sul, e a outra que se dirigia para a cidade de Pelotas e o restante do estado. Já existia no local uma estação de trem com o mesmo nome. A Vila Junção foi criada em 1942, com 512 lotes distribuídos em 15 quadras (SALVATORI et al., 1989, p. 64). Os dois loteamentos foram planejados como um

⁶ Contígua devido a loteamentos ocorridos na Estação Balneário do Cassino, distante 22 quilômetros do centro da cidade, formado principalmente por loteadores privados a partir do final do século XIX. No entanto essa área foi incorporada como bairro à área urbana do Rio Grande somente em 1986, com a vigência do atual Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI).

quadrilátero de xadrez, embora já não tão ortogonais como os verificados anteriormente. Suas áreas eram aforadas e após a incorporação por parte da municipalidade eram vendidas a terceiros – que, nos dois casos anteriores, eram comerciantes locais.

Na tabela a seguir pode-se verificar o pequeno número de loteamentos aprovados na primeira metade do século XX, já que a urbanização de novas áreas era feita diretamente pela Prefeitura Municipal, ou seja, de domínio público em relação à expansão do tecido urbano. Essa situação começaria a se alterar no fim da década de 1940 e se fortaleceria nas décadas seguintes.

TABELA 5 – Loteamentos aprovados na primeira metade do século XX na cidade do Rio Grande

| Loteamentos Aprovados antes de 1940 | Nome do loteamento na data de sua aprovação: | Área total m² | Nº de lotes | Nºde quadras | Natureza do proprietário público/ privado | Localidade |
|--|---|---------------------------------|--------------------|---------------------|--|-------------------|
| 1909 | Gasômetro Municipal | 1.316,00 | - | - | Público (Prefeitura) | Zona urbana |
| Loteamentos Aprovados 1940/1949 | Nome do loteamento na data de sua aprovação: | Área total m² | Nº de lotes | Nºde quadras | Natureza do proprietário Púb./priv. | Localidade |
| 1942 | Vila Junção | - | 479 | - | Privado | Z. urbana |
| 1946 | B. Miguel de Castro Moreira | 13.509,92 | | 42 | Público (Prefeitura) | Z. urbana |
| 1947 | Vila S. Antonio | - | 71 | 06 | Privado | Z. urbana |
| 1949 | Pq. Cassino | - | 303 | 22 | Privado | Cassino |

Fonte dos dados: Salvatori et al., 1989. Tabela organizada pelo autor /2003.

No mesmo mapa de 1944 verifica-se a área de expansão urbana projetada na parte norte do pontal arenoso, junto ao Canal do Norte, que seria conquistada através de aterro numa faixa longa de terra que iria do centro histórico até as proximidades do Hipódromo. Não foram encontrados registros sobre o porquê de tal projeto não ter sido executado. A diminuição do ritmo de crescimento fabril na cidade na década de 1960, aliada à grande quantidade de terras oferecida na cidade do Rio Grande a partir da década de 1950 pelas elites locais e que necessitavam de menor quantidade de aterro, podem ser hipóteses a ser consideradas como fatores inibidores ao poder público para executar tal projeto.

Portanto, conforme Pimentel (1944), a cidade do Rio Grande na década de 1940 era organizada em 10 avenidas, 97 ruas, 44 travessas, 16 largos e praças, um parque e três praias. Inseridas nesses espaços

públicos havia mais de 8.000 construções, 532 destas com mais de um piso.

Se a pujança que se via no que hoje corresponde ao centro da cidade e áreas próximas representava uma concentração de capital de intensa urbanidade até a década de 1940, seria a partir de 1950, com a desaceleração fabril e a diminuição da população operária, que ocorreria uma proliferação de loteamentos de toda ordem.

A prática espacial em geral, o processo de urbanização em particular (explosão da cidade, extensão do tecido urbano, formação de centralidades) não podem ser definidos pelo crescimento industrial tomado isoladamente e definido seja por seus resultados quantitativos, seja por seus aspectos tecnológicos. A “cidade” não pode ser concebida nem como empresa e unidade produtiva mais vasta que a fábrica – nem como unidade de consumo subordinada à produção (LEFÉBVRE, 1974, p. 450).⁷

5.5 – A crise industrial e as oscilações nos índices de crescimento populacional e no número de empregos do setor secundário na cidade

Já analisamos alguns aspectos sobre a tentativa de superação da crise de 1929 pela economia brasileira, via integração, assim como a centralização industrial a partir de São Paulo, com a derrocada do que autores como Cano (1985) denominam periferia nacional, referindo-se às outras “ilhas” industriais existentes no país.

Se alguma barreira existia na órbita da competição, a crise da década de 1920 já lhe causara forte abalo; a “crise de 1929” e sua recuperação demoliu-a e, à medida que fosse avançando o tempo, a “limpeza do terreno” seria inexorável. Isto é: as indústrias da periferia, por força da própria dinâmica e estrutura regionais, não teriam condições de se renovar, com o que a moderna indústria paulista ganharia essa competição (CANO, 1985, p. 187).

No início da segunda metade do século XX ocorreu a desaceleração do primeiro período industrial da cidade do Rio Grande,

⁷ *La pratique spatiale em général, le processus d'urbanisation em particulier (éclatement de la ville, extension du tissu urbain, formation de centralités) ne peuvent se définir para la croissance industrielle prise isolément et définie soit par ses résultats quantitatifs, soit par ses aspects technologiques. La “ville” ne peut se concevoir ni comme entreprise et unité productrice plus vaste que l'usine – ni comme unité de consommation subordonnée à la production.*

com o término das atividades produtivas em várias grandes empresas, como as indústrias têxteis, os frigoríficos, a fábrica de charutos e outras. Tais fatos desencadearam uma crise em âmbito local e diminuição na oferta de trabalho, o que, conseqüentemente, afetou todo o município. Isso pôde ser verificado na diminuição da mão-de-obra industrial entre as décadas de 1940 e 1960 e no crescimento negativo durante esse período. Franklin de Oliveira (1961, p. 64 e 154) destaca que o fechamento de grandes fábricas como o frigorífico e a fábrica têxtil refletiu significativamente, nessa metade de século, na perda do emprego para 7.000 trabalhadores em Rio Grande, para uma população absoluta de 82.000 habitantes. O Frigorífico Swift, a indústria que mais empregou na cidade do Rio Grande, fechou suas portas no ano de 1954, e a Cia. Ítalo-Brasileira encerrou suas atividades em 1961. Ainda na década de 60 a Cia. de Charutos Pooch terminaria sua vida produtiva (em 1966) e a fábrica Rheingantz diminuiria drasticamente sua produção, sendo vendida posteriormente.

(...) a produção também não é apenas uma produção particular, mas é sempre, ao contrário, certo corpo social, sujeito social, que exerce sua atividade numa totalidade maior ou menor de ramos da produção (MARX, 1973, p. 5).

É mister destacar que essa crise só não tomou uma forma mais aguda devido à ampliação do parque industrial pesqueiro, que inclusive incorporou parte do pessoal desempregado do antigo frigorífico Swift. Aliás, uma mão-de-obra extremamente disciplinada pelo modelo fordista de produção da empresa norte-americana, inclusive com a incorporação de expressões inglesas comumente usadas por tais operários.⁸

Outro aspecto relevante e contraditório no período para o município do Rio Grande é o surgimento das primeiras faculdades isoladas, na década de 50, começando com a Escola de Engenharia em 1953, seguida pela criação de uma entidade mantenedora dessa faculdade, a Fundação Cidade do Rio Grande. Nessa década e na seguinte surgiriam outras faculdades, num total de seis cursos superiores, com envolvimento de outros órgãos financiadores para os mesmos. Tais cursos funcionariam na área central da cidade, em diversos prédios existentes ou criados para esse propósito.

Alterações na legislação federal quanto ao ensino superior através da reforma universitária proposta, preconizando a aglutinação

⁸ Conforme entrevista com o Sr. Paulo Edison Pinho, presidente do Centro de Indústrias do Rio Grande, em junho de 2002.

dos cursos existentes, assim como o prestígio de políticos rio-grandinos em Brasília, favoreceram o surgimento da Universidade do Rio Grande, em 20 de agosto de 1969. Esta agregaria os cursos superiores existentes, através do Decreto-Lei nº 774, assinado pelo então presidente da República Arthur da Costa e Silva.⁹

As décadas de 1950 e 1960 são emblemáticas do ponto de vista econômico e concomitantemente espacial para a cidade do Rio Grande, pois ocorre decadência fabril e ao mesmo tempo forte expansão urbana através de vários loteamentos e a criação de entidades de ensino superior.

Com o fim da Segunda Grande Guerra, paulatinamente a economia internacional volta a seu ritmo de desenvolvimento, principalmente no que tange aos países europeus, retomando seus níveis industriais. Com isso, gradativamente vai diminuindo a exportação das empresas têxteis e frigoríficos existentes na cidade do Rio Grande para esses países, dificultando a situação dessas empresas, por perderem seu principal mercado consumidor dos últimos anos, que lhes tinha possibilitado uma sobrevida durante a industrialização restringida. Ao mesmo tempo, tais firmas estavam defasadas tecnologicamente e já não mais dispunham do mercado consumidor no centro do país como outrora, ocupado agora pela economia industrial paulista. Isso põe fim à produção de outras fábricas que haviam se desenvolvido durante a industrialização dispersa. Parte das empresas de Luiz Lorea, assim como fábricas de calçados existentes na cidade, fecharam suas portas, permanecendo as empresas de alimentação, mais especificamente no ramo do pescado, além, é claro, da Refinaria de Petróleo Ipiranga.

Em contrapartida, outras áreas do Rio Grande do Sul, como as colônias alemãs e italianas, e tendo como escoadouro a cidade de Porto Alegre, já detinham uma parte importante da economia industrial gaúcha e com diversificação de produtos.

Se a economia industrial do Rio Grande teve oscilações durante o século XX, o mesmo é válido em relação ao índice de crescimento populacional, pois este se apresentou sinuoso durante as décadas até aqui analisadas, o que nem sempre significa simultaneidade de crescimento entre os índices econômico-industriais e os índices de aumento populacional. Embora neste capítulo estejamos tratando do período a partir da década de 1930, apresentamos os dados populacionais a partir do começo do século XX na tabela 6.

⁹ Dados obtidos junto à própria Universidade Federal do Rio Grande.

TABELA 6 – Evolução da população do município do Rio Grande (1900/1970)

| Ano-base | População do município do Rio Grande (número de habitantes) | Crescimento populacional do município dos intervalos temporais disponíveis* | População urbana (número de habitantes) | Porcentagem de população urbana |
|----------|---|---|---|---------------------------------|
| 1900 | 29.492 | ----- | 17.290 | 58,62% |
| 1912 | 45.000 | 34,46% | 35.000 | 77,77% |
| 1920** | 51.000 | 11,76% | Não-disponível | Não-disponível |
| 1940 | 60.802 | 16,12% | 46.655 | 76,73% |
| 1950 | 77.915 | 21,96% | 65.950 | 84,64% |
| 1960 | 100.378 | 22,37% | 87.528 | 87,20% |
| 1970 | 116.488 | 13,82% | 103.921 | 88,88% |

Fonte: Salvatori et al. (1989, p. 50)

* Taxas de crescimento populacional calculadas pelo autor.

**Fonte: Arquivo da Prefeitura Municipal

O crescimento populacional do Rio Grande teve seu ápice na primeira década do século XX, chegando a 34%. Índice tão expressivo não viria mais a se repetir durante a história cidadina. Na verdade, o que ocorreria nas décadas seguintes seria uma ondulação no ritmo de crescimento, embora sempre positivo. Durante as décadas de 1920 e 1940, já que não foram encontrados dados sobre a população da cidade em 1930, pode ser verificado um crescimento populacional bem menos expressivo em relação ao anterior. Isso fica constatado comparando-se com o intervalo 1912/1920, que apresentou um índice de 11,76% para um intervalo de oito anos. Já nos períodos de 1940/1950 e 1950/1960 tais indicadores ficaram um pouco acima de 20% de crescimento. Quanto ao último intervalo de tempo apresentado, o crescimento foi menor do que em décadas anteriores, acompanhando a diminuição do ritmo fabril citadino, o que também se refletiria no número de empregos na indústria, como pode ser verificado na tabela abaixo.

TABELA 7 – Média anual de população empregada no setor secundário em Rio Grande (1931/1970)

| Década de: | 1931/1940 | 1941/1950 | 1951/1960 | 1961/1970 |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Número de empregados na indústria | 7.052 | 6.188 | 5.161 | 5.093 |

Fonte dos dados: Salvatori et al. (1989, p. 51)

Os dados da tabela apresentam uma redução do número de empregados no setor secundário. Embora a redução no número de empregos na indústria possa ser discutível, devido à constante renovação tecnológica, deve ficar registrado que o fechamento de empresas industriais na cidade nos anos 50 e 60 colaborou para essa diminuição. Ao mesmo tempo houve a abertura de novas empresas no setor pesqueiro, o que amenizava o problema do desemprego na cidade, fato também peculiar dentro do contexto nacional, pois o país no período se urbanizava e se industrializava celeremente¹⁰. Deve-se também registrar que a média anual de empregados na indústria na década de 1930 era superior a sete mil operários para uma população urbana de 46.000 pessoas em 1940. No entanto, se para a década de 1960 a média anual de operários na indústria tinha diminuído duas casas de milhar, a população urbana do Rio Grande tinha passado para 87.528 habitantes em 1960 e 103.921 habitantes em 1970. Ou seja, a composição do número de empregos quanto aos setores produtivos se alterava, diminuindo o número de empregados do setor secundário na cidade.

Quanto aos índices de urbanização no município, sempre se mantiveram elevados para a época, de 58% de população urbana em 1900 às taxas superiores a 80% a partir da década de 1950. As sinuosidades nas taxas de crescimento, tanto econômico-industrial como populacional, não demonstraram congruência durante todo o intrincado período da industrialização restringida, e isso iria valer também para a expansão de loteamentos e conseqüentemente do tecido urbano.

Em termos espaciais para a cidade, apesar da redução nos investimentos industriais até então, nas décadas de 1930 e 1940 se consolidariam os melhoramentos de urbanismo que já se desenvolviam desde o final do século XIX, e a partir da década de 1950 a criação de novos loteamentos representaria o principal marco registrado no espaço urbano rio-grandino, inclusive com a participação de empresas industriais no setor rentista.

5.6 – A ruptura da indústria-cidade: a proliferação e dispersão das vilas através da comercialização privada de terras (décadas de 1950/1960)

A partir da década de 1950 ocorreria um surto de criação de novos loteamentos de toda ordem. Qualquer hectare de terra, ou menos, seria transformado em lotes urbanos e na comercialização de terras. Isso colocava fim na expansão da cidade planejada, fora do

¹⁰ Ver Santos, 1993.

centro histórico, em largas ruas formando um grande tabuleiro de xadrez. Portanto, se incorporaria um novo fenômeno urbano, as vilas.

A vila, como sinônimo de povoado, já era usual; tanto a cidade do Rio Grande, no seu surgimento, assim como outras cidades do Rio Grande do Sul e do Brasil, tiveram essa denominação. Havia também outros casos no município do Rio Grande, como a Vila Siqueira¹¹, hoje Balneário Cassino, que então, como vila, representava um balneário aristocrático e que recebia as elites das cidades sul-rio-grandenses e até mesmo de Porto Alegre nos meses de verão. Ou seja, o termo não estava ligado a periferia e pobreza.

No entanto, não é a esse sentido do termo “vila” que estamos nos referindo. As vilas começam a fazer parte da paisagem urbana da cidade do Rio Grande na década de 1950, embora as duas primeiras tivessem surgido na década de 1940, como visto anteriormente. No Rio Grande do Sul de modo geral, e Rio Grande não foge à regra, vila comumente tem sentido de bairro pobre, de periferia, de falta de estrutura urbana. Como sinônimo e com esse sentido o termo que mais se aproxima seria arrabalde da cidade ou vilela. O que difere a vila da favela ou dos mocambos e malocas como já existiam em Rio Grande é o fato de estes estarem em situação ilegal quanto a sua regularização. As vilas, ao contrário, comumente têm sua situação regularizada junto à Prefeitura Municipal, no entanto carecem de infra-estrutura urbana, como calçamento e esgoto, e se localizam em zonas de menor valorização fundiária.

É interessante registrar que a popularização do termo vila em Rio Grande surge na metade do século, mais precisamente na década de 1940, com a Vila Junção e a Vila São Miguel, que se enquadram na descrição de precariedade, embora tivessem já na sua concepção inicial uma urbanização planejada em quarteirões em forma de quadrado e ruas largas. Os novos loteamentos que surgiram mais próximos ao centro da cidade, ou mesmo distantes mas em áreas mais valorizadas devido à própria infra-estrutura criada, não eram denominados como vilas, mas sim como parques ou outras denominações. Nem o bairro Cidade Nova, embora tenha surgido como um bairro operário, nunca teve a denominação de vila. Isso também vale para a cidade em projeto (grande loteamento da década de 1920 ao norte da área da Hidráulica e junto ao Canal do Norte), embora em região periférica, sem esgoto e sem calçamento na maioria das ruas até o presente, que também nunca se denominou vila. Sugere-se que nesse caso a forma ortogonal e planejada com largas ruas foi preponderante para não receber tal classificação.

¹¹ Sobre a fundação e expansão do Balneário Cassino, ver Pinheiro, 1999.

No surgimento dessa variedade de novos loteamentos houve diminuição na largura das ruas e no tamanho das quadras. Agora os quarteirões adquiriam forma retangular, com os terrenos dispostos de forma paralela, tendo suas testadas voltadas para apenas duas faces da quadra. Era necessário aproveitar o máximo de cada lote ao ser parcelado, por isso as ruas eram mais estreitas. Foi comum na época o surgimento de quadras e ruas suavemente enviesadas em relação aos bairros ortogonais vizinhos, de forma a adaptar ruas e quadras ao lote a ser urbanizado. Loteamentos enviesados ocorreram em toda a cidade, principalmente na parte sudoeste, junto à principal saída da cidade, a Avenida Itália. Os *boulevards* surgidos durante o período anterior não teriam continuidade nos novos bairros, sendo interrompidos logo em seguida ou no próprio limite do bairro Cidade Nova.

Se a cidade velha (centro histórico) e parte da Cidade Nova eram bem-servidas em estruturas urbanas, as vilas careciam de luz elétrica, de água, de transporte público, de calçamento nas ruas e de esgoto. Quanto aos dois últimos equipamentos, ainda não existem na maioria das vilas surgidas nesse período.

Outro elemento que deve ser considerado é que, se a cidade perdia empresas industriais, ao mesmo tempo aumentava exponencialmente o oferecimento do número de lotes urbanos, o que significava a expansão da cidade para áreas mais longínquas sem ocupar totalmente as novas áreas loteadas. Isso significou um grande número de terrenos à venda durante as décadas seguintes.

Vejamos então uma amostra do elevado número de loteamentos regularizados junto à Prefeitura Municipal do Rio Grande durante as décadas de 50 e 60.

TABELA 8 – Loteamentos aprovados pela Prefeitura Municipal nas décadas de 1950 e 1960

| Loteamentos aprovados 1950/1959 | Nome do loteamento na data de sua aprovação: | Área total (m ²) | Nº de lotes | Nº de quadras | Natureza do proprietário público/ privado | Local |
|---------------------------------|--|------------------------------|-------------|---------------|---|-----------|
| 1950 | Pedro Costa | - | 13.766 | 526 | Privado | Cassino |
| 1950 | Sem nome | 11.115,44 | 50 | 06 | Púb./Prefeit. | Z. urbana |
| 1950 | Sem nome | 8.350,10 | 43 | 03 | Púb./Prefeit. | Z. urbana |
| 1952 | Augusta Gomes | 21.344,00 | 44 | 04 | Privado | Z. urbana |
| 1953 | Sem nome | - | 72 | 04 | Privado | Z. urbana |
| 1953 | Querência | - | 2.542 | 84 | Privado | Cassino |
| 1953 | F. da Cadeia | 2.596,50 | 09 | 02 | Púb.(Prefeitura) | Z. urbana |
| 1953 | V. Férrea | 110.000,00 | 360 | 22 | Púb./V. Férrea | Cassino |
| 1953 | Vila Izabel | 157.567,00 | 301 | - | Privado | Bolaxa |

| Loteamentos aprovados 1950/1959 | Nome do loteamento na data de sua aprovação: | Área total (m²) | Nº de lotes | Nº de quadras | Natureza do proprietário público/ privado | Local |
|---------------------------------|--|-----------------|-------------|---------------|---|-----------|
| 1954 | Boa Vista I | 92.633,00 | 73 | 04 | Privado | Cassino |
| 1954 | Deprec | 30.176,55 | 102 | 04 | Púb. (Deprec) | Z. urbana |
| 1954 | Vila Helena | 150.000,00 | 103 | 06 | Privado | Senandes |
| 1954 | Vila Olinda | 10.690,00 | 30 | 03 | Privado | Senandes |
| 1954 | Quadra 83 | - | 26 | 02 | Privado | Z. urbana |
| 1954 | Vila Ponche Verde | 51.658,80 | 91 | 06 | Privado | Bolaxa |
| 1955 | Vila Braz | 14.871,00 | 369 | 13 | Privado | Z. urbana |
| 1955 | M. Gonzales | 162.191,00 | 249 | 15 | Privado | Bolaxa |
| 1955 | Boa Vista II | 55.470,50 | 155 | 07 | Privado | Senandes |
| 1956 | Vila Alfa | 15.981,00 | 32 | 02 | Privado | Senandes |
| 1956 | A. Coutinho | 29.875,00 | 96 | 06 | Privado | Senandes |
| 1956 | José Braz | 17.832,00 | 42 | 03 | Privado | Z. urbana |
| 1956 | P. Franchi | 8.040,00 | 48 | - | Privado | Z. urbana |
| 1956 | Princesa do Sul | 3.656,37 | 18 | 01 | Privado | Cassino |
| 1957 | Vila Eulina | 25.132,00 | 83 | 06 | Privado | Z. urbana |
| 1957 | V. S. Jorge | 26.112,29 | 74 | 04 | Privado | Z. urbana |
| 1957 | Vila Ceres | 20.000,00 | 43 | 04 | Privado | Z. urbana |
| 1957 | Vila Maria | 71.173,05 | 256 | 09 | Privado | Z. urbana |
| 1957 | V. Navegantes | 148.793,88 | 425 | 16 | Privado | Z. urbana |
| 1957 | Vila Nova | 165.482,10 | 392 | - | Privado | Quinta |
| 1957 | Vila Recreio | 259.965,00 | 521 | 22 | Privado | Z. urbana |
| 1957 | V. Sta. Rosa | 577.097,40 | 543 | - | Privado | Z. urbana |
| 1958 | V. Abel Cravo | 131.450,50 | 362 | 16 | Privado | Quinta |
| 1958 | V. S. Antonio | 7.741,80 | 13 | 03 | Privado | Z. urbana |
| 1958 | V. Brasília | 65.679,00 | 115 | 08 | Privado | Z. urbana |
| 1958 | C. B. Cassino | 6.069.370,00 | 11.188 | 355 | Privado | Cassino |
| 1958 | Vila Delça | 12.062,00 | 42 | 04 | Privado | Z. urbana |
| 1958 | V. N. S. Fátima | 86.469,80 | 177 | 08 | Privado | Z. urbana |
| 1958 | V. Santa Inês | 157.567,00 | 301 | - | Privado | Bolaxa |
| 1958 | Vila São João | 443.452,02 | 850 | 49 | Privado | Z. urbana |
| 1958 | V. São Miguel | - | 1.655 | 91 | Privado | Z. urbana |
| 1958 | M. Gonzáles | 13.509,92 | 36 | 03 | Privado | Bolaxa |
| 1958 | Mogard Wise | 17.564,00 | 42 | 02 | Privado | Z. urbana |
| 1958 | Vila Nova | 70.000,00 | 100 | - | Privado | Bolaxa |
| 1958 | Quadra 188 | - | 32 | 01 | Privado | Z. urbana |
| 1958 | Q177/182/178 | - | 160 | 03 | Privado | Z. urbana |
| 1959 | Albert. Gago | 3.750,00 | 17 | 01 | Privado | Z. urbana |
| 1959 | Barro Vermelho | 68.256,00 | 24 | 04 | Púb. (Prefeit.) | Z. urbana |
| 1959 | Vila Farinha | 10.800,00 | 39 | 02 | Privado | Z. urbana |
| 1959 | L. Funcionário | - | 310 | 22 | Púb. (Prefeit.) | Z. urbana |
| 1959 | Generosa Sant. | - | 641 | 35 | Privado | PovoNovo |
| 1959 | Jorge Maiato | 4.450,00 | 16 | 03 | Privado | Z. urbana |
| 1959 | V. Maria José | 21.200,00 | 57 | 06 | Privado | Z. urbana |
| 1959 | Vila Pinheirão | 12.463,00 | 33 | 03 | Privado | Quinta |
| 1959 | Vila Pio XII | 26.026,00 | 86 | 08 | Privado | Z. urbana |
| 1959 | Reijanie | 12.548,00 | 56 | 02 | Privado | - |
| 1959 | V. Santa Rosa | 28.050,00 | 78 | 04 | Privado | Quinta |
| 1959 | P. Residencial Salgado Filho | - | 440 | 19 | Privado | Z. urbana |

| Loteamentos aprovados 1960/1969 | Nome do loteamento na data de sua aprovação | Área total (m²) | Nº de lotes | Nº de quadras | Natureza do proprietário: público/ privado | Local |
|---------------------------------|---|-----------------|-------------|---------------|--|-----------|
| 1960 | P. Guanabara | 557.918,00 | 112 | 56 | Privado | Z. urbana |
| 1960 | Quadra 136 | 8.000,00 | 32 | 01 | Privado | Z. urbana |
| 1960 | Quadra 180 | 4.631,56 | 21 | 02 | Privado | Z. urbana |
| 1961 | Agostinho | | | | | |
| 1961 | Petrone | 29.568,75 | 57 | 02 | Privado | Z. urbana |
| 1961 | V. S. Antonio | 140.000,00 | 186 | 10 | Privado | Z. urbana |
| 1961 | V. Maria Rosa | - | 212 | 10 | Privado | Z. urbana |
| 1961 | Pedro Farias | 29.294,00 | 76 | 05 | Privado | Z. urbana |
| 1961 | Pelotas Imobil. | 143.982,50 | 186 | 10 | Privado | Quinta |
| | Asilo / Pobres | 1.600,00 | 32 | 01 | Privado | Z. urbana |
| 1962 | Hugo Bastos | 7.512,30 | 36 | 01 | Privado | Z. urbana |
| 1962 | B. Jesus Batista | | | | | |
| | Vieira | 25.000,00 | 128 | 08 | Privado | Z. urbana |
| 1963 | Luiz Lorea | 5.808,26 | 12 | 02 | Privado | Z. urbana |
| 1964 | Vila Leônidas | - | 512 | 15 | Privado | Z. urbana |
| 1964 | Parque Marluz | 47.582,00 | 139 | 07 | Privado | Z. urbana |
| 1964 | Parque São | | | | | |
| 1964 | Pedro | 81.464,34 | 270 | 12 | Privado | Z. urbana |
| 1964 | Quadra 91 | 3.000,00 | 13 | 01 | Privado | Cassino |
| | Cohab 1* | 76.627,00 | 138 | 07 | Púb.(Cohab) | Z. urbana |
| 1965 | Abrão Mello | 26.125,00 | 57 | 04 | Privado | Quinta |
| 1965 | V. Bernadeth | 52.184,79 | 139 | 07 | Privado | Z. urbana |
| 1965 | P. São Luiz | 32.700,00 | 89 | 08 | Privado | Z. urbana |
| 1965 | Vila Portinho | 8.243,60 | 39 | 02 | Privado | Z. urbana |
| 1966 | Alcides Diniz | 10.682,00 | 25 | 05 | Privado | Z. urbana |
| 1966 | Hélio Alves | 1.392,00 | 06 | 01 | Privado | Z. urbana |
| 1967 | Quadra 91 | 6.000,00 | 30 | - | Privado | Z. urbana |
| 1967 | W. Calçada | 6.129,30 | 20 | 01 | Privado | PovoNovo |
| 1967 | Habicop* | - | 61 | 04 | Privado | Z. urbana |
| 1968 | P. Lar Gaúcho* | 144.000,00 | 308 | 14 | Privado | Z. urbana |
| 1969 | Não há registros | - | - | - | - | - |

Fonte dos dados: Salvatori et al. (1989). *Loteamentos que incluíam construção de moradia.

Tabela organizada pelo autor. Abreviações utilizadas¹².

Verifica-se na tabela a grande quantidade de loteamentos em zona urbana ou fora dela, nos distritos da Quinta, Povo Novo e no Cassino, este ainda desmembrado em Senandes e Bolaxa. Esses loteamentos identificados se referem a lotes urbanos, pois ficaram fora da tabela os sítios de recreio e as chácaras, típicas de zona rural, embora tenham sido expressivas à época. Verifica-se também que o maior número de registros de loteamentos se dá a partir do ano de 1953

¹² Abreviações utilizadas quando necessário devido ao reduzido espaço da coluna: na segunda coluna: L. para loteamento; Q. para quadra; V. para vila, B. para bairro e P. para parque. Na sexta coluna, Púb. para público e Prefeit. referente aos loteamentos executados pela Prefeitura Municipal do Rio Grande. A fonte para os loteamentos Habicop e Lar Gaúcho é Guilherme (2000, p. 27-30).

e se estende até 1965 com quatro loteamentos registrados nesse ano. O maior número de inscrições ocorre no ano de 1957, com oito loteamentos, sendo sete em zona urbana de ocupação intensiva, com uma área total de 894.304,62 m² e 1.945 novos lotes urbanos. Desses dois grandes loteamentos, devem ser destacados a Vila Recreio, com 521 novos lotes, distribuídos em 22 quadras, e a Vila Santa Rosa, com 543 novos lotes. Os dois loteamentos localizavam-se distantes do centro da cidade e carentes de todo tipo de infra-estrutura. Fora da zona urbana contígua, houve o oferecimento de mais 392 lotes, no distrito da Quinta.

Já no ano de 1958, nada menos que 14 loteamentos foram oficializados junto à Prefeitura Municipal, sendo que nove destes foram em zona urbana contígua, com 1.467 novos terrenos. Destaca-se o loteamento Vila São João, contíguo à Vila São Miguel, com 850 novos lotes, distribuídos em 49 quadras. Nesse ano foi realizado também o maior loteamento da cidade do Rio Grande pela iniciativa privada, no então distrito do Cassino. Esse loteamento foi denominado Cidade Balneária Cassino, com área total de 6.069.370 m², e dividido entre praças e quarteirões loteados num total de 355 quarteirões e 11.188 terrenos urbanos. No distrito da Quinta também houve o loteamento Abel Cravo, com o oferecimento de 362 novos lotes.

No ano subseqüente também houve expressiva expansão urbana: 12 novos loteamentos, sendo dois deles feitos pela própria Prefeitura Municipal em zona urbana. Destaca-se também o maior loteamento em área contígua, que foi o Parque Residencial Salgado Filho, próximo ao centro da cidade, cuja incorporadora foi a Companhia de Fiação e Tecelagem Rio Grande, com 440 novos lotes em 19 quadras de área aterrada e tendo o privilégio, graças à localização, de não ser uma vila e sim um parque, o que resultaria em terrenos mais valorizados.

Segundo Guilherme (1999, p. 40), o projeto desse loteamento foi lançado em 1955, mas sua concretização se deu quatro anos mais tarde. Tais lotes eram destinados a classes de baixa renda, que teriam a oportunidade de construir sua própria residência. Para isso a empresa financiava os terrenos em oito anos. Ainda conforme a mesma autora, a Empresa de Fiação e Tecelagem foi responsável pela construção de casas nas ruas Duque de Caxias e João Alfredo, hoje integrantes do centro da cidade e muito próximas à própria fábrica e ao aterro mencionado anteriormente, que ficava nos fundos desta.

Seria na década de 1960 que surgiriam os primeiros loteamentos com construção na cidade do Rio Grande em maior escala quanto ao número de lotes e sem estar vinculados diretamente a uma indústria, até

mesmo porque as vilas operárias do final do século XIX não asseguravam propriedade sobre o imóvel, mas simplesmente o aluguel. Em 1964 seria criado o primeiro loteamento tipo Cohab, financiado pelo Estado através dos bancos estatais, cujos lotes foram sorteados aos inscritos, com 138 casas populares. A área loteada outrora pertencera à Hidráulica. A Cohab foi erguida na continuidade do bairro Miguel de Castro Moreira, na época chamado Vila Municipal, que é de 1949, ou seja, a oeste da Cidade Nova e não tão distante do centro da cidade em comparação com as demais vilas que surgiam no mesmo período (mapa 14).

Outros dois empreendimentos foram os loteamentos Habicop e Lar Gaúcho, vizinhos entre si e próximos à Refinaria de Petróleo Ipiranga. O primeiro foi financiado pela Cooperativa Habitacional dos Operários de Rio Grande Ltda. (Habicop), que acabou dando nome ao próprio empreendimento. A cooperativa, fundada em 1966, era proprietária do terreno (GUILHERME, 1999).

O Parque Residencial Lar Gaúcho – note-se que o termo vila é evitado quando a área é próxima do centro da cidade – foi erguido numa área pertencente à Quimbrasil, indústria que havia aterrado a área, pois se instalaria no local. Com a desistência de se instalar em Rio Grande, a empresa vendeu a área para o Comitê de Habitações Lar Gaúcho Ltda. – Cooperativa Habitacional. Essa cooperativa, fundada em 1963, com o objetivo de amenizar o problema da moradia na cidade do Rio Grande, objetivava a construção de 308 casas financiadas pelo Banco Nacional de Habitação, que emprestou a quantia equivalente a US\$661.364,00 para a iniciativa (GUILHERME, 1999, p. 30).

Na década de 1950 foram intensificadas as remoções intra-urbanas, iniciadas na década anterior, dos mocambos existentes nas vilas dos Cedros e Santa Tereza, área localizada entre o centro histórico e o Porto Novo. As populações seriam deslocadas para outras áreas da cidade, o que fomentaria a ocupação dos novos loteamentos que surgiam. A Prefeitura Municipal e a Administração do Porto foram os principais promotores dessa remoção. Se a Prefeitura Municipal tencionava “higienizar” e urbanizar a referida área do terraplano oeste, a administração portuária buscava continuamente ampliar as atividades naquela área da cidade, argumentando com a necessidade de que a municipalidade executasse tais retiradas. Isso ficou demonstrado na grande quantidade de correspondência entre os dois órgãos, que foi analisada por Martins, S. (1997).

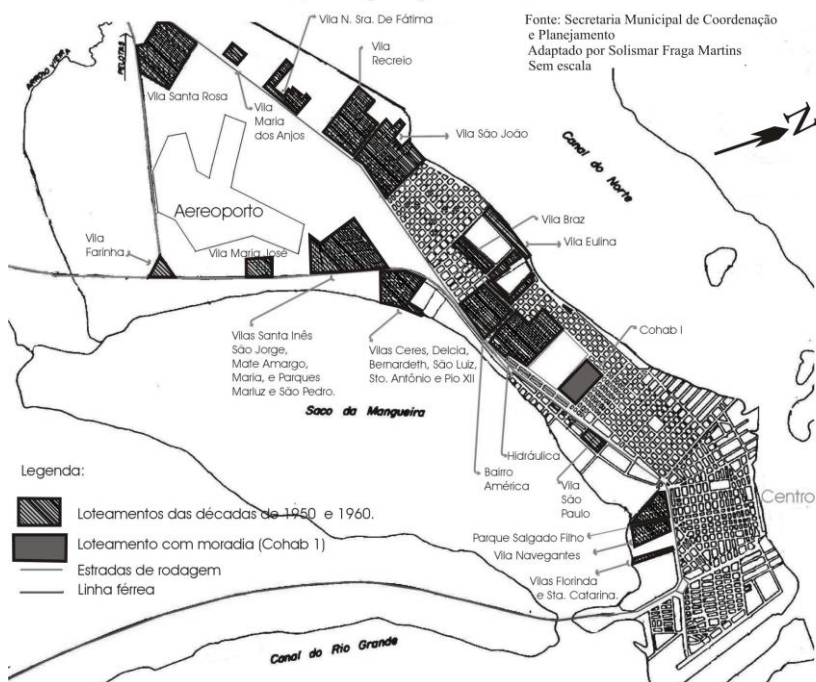
A retirada das casas perduraria durante as décadas de 1940 e 1950, quando houve tentativa de pôr fim às remoções, por meio do Decreto nº 2001, de 4 de agosto de 1960, assinado pelo prefeito

Horácio Ubatuba de Faria. O argumento contido nesse decreto era que tais transferências estavam prejudicando o desenvolvimento do populoso bairro e que a Prefeitura Municipal não dispunha de outros terrenos para as casas excedentes. O mesmo decreto rompia com o compromisso assumido pela prefeitura em 1950, no qual esta se responsabilizava em reurbanizar a área do terrapleno oeste, e determinava: “nas quadras onde houver número de casas superior ao de lotes, as dimensões para lavratura de contrato de Promessa de Compra e Venda serão tomadas pelas dimensões existentes atualmente nas testadas de terreno”.

A determinação citada acima anulava também as dimensões de 250 metros quadrados pretendidas pelo plano para cada lote do terrapleno oeste em 1950. Constata-se uma vitória dos moradores em continuar morando nos terrenos que já tinham sido ocupados. No entanto, o Decreto nº 2001 acabou com as remoções de casas do chamado terrapleno oeste, já que outros deslocamentos seriam necessários devido à necessidade de expansão dos serviços portuários. Conforme relação de loteamentos aprovados pela Prefeitura Municipal, consta a Vila dos Cedros, hoje Bairro Getúlio Vargas, como bairro oficial a partir do ano de 1957, com uma área de 557.918,00 m², com 641 lotes distribuídos em 35 quadras (SALVATORI et al., 1989, p. 62-63). Já a Vila Santa Tereza, também inserida no terrapleno oeste, foi oficializada em 1952, com 20 quadras divididas em 585 lotes (SALVATORI et al., 1989, p. 68-69).

Alguns aspectos da organização urbana manifestam-se imediatamente, enquanto outros respondem muito vagarosamente. É por isso desorientador pensar em ajustamento no sistema urbano como um processo homogêneo, desenvolvendo-se com grau uniforme. Essa variável, velocidade de ajustamento, significa que há diferenciais substantivas no desequilíbrio do sistema urbano em qualquer momento no tempo (HARVEY, 1985, p. 44).

Cidade do Rio Grande: Localização dos principais loteamentos nas décadas de 1950 e 1960



Mapa 13 – Principais loteamentos nas décadas de 1950 e 1960 em Rio Grande

Um elemento que deve ser elucidado nesse processo de novos empreendimentos é a ênfase dada aos loteamentos localizados fora da área urbana sede. Isso se deve a dois fatores importantes: primeiro, o fato de o Balneário Cassino¹³ ser um dos mais antigos do país, fundado no final do século XIX, assim como as áreas de lazer próximas (Bolaxa e Senandes). Isso significava a possibilidade de instalação de ocupação turística por segunda residência de pessoas de outros municípios; e segundo, ter uma casa de veraneio é um fato vivenciado até o presente pelos moradores da cidade do Rio Grande, embora não diste mais do que 20 quilômetros do centro da cidade. Essas áreas foram incorporadas como zonas urbanas somente em 1986, por meio do atual Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado.

¹³ O Balneário Cassino permaneceu como distrito até o ano de 1986, pois, com a vigência do atual plano diretor, tornou-se um bairro da cidade do Rio Grande, estratégia à época para evitar um futuro desmembramento político.

Outro tipo de estrutura urbana que começa a dar sinais no período são os primeiros prédios de apartamentos com mais de cinco andares, que passam a fazer parte da paisagem da área central da cidade, principalmente na rua Marechal Floriano, onde se concentram os principais prédios históricos e de maior expressão arquitetônica, assim como muitas atividades econômicas típicas de áreas centrais. Extraíndo-se a Câmara do Comércio como primeiro prédio, já mencionado anteriormente, os próximos três prédios seriam erguidos na mesma esquina central, ou seja, rua Marechal Floriano com Benjamin Constant. Os três foram erguidos por instituições financeiras: a Cia. de Seguros Rio-Grandense, em 1957; o Banco do Brasil, em 1962, com cinco pavimentos de exclusividade para a função financeira, e o Banco Nacional do Comércio, que construiu seu prédio entre os anos de 1962 e 1964, com dez pavimentos e 24 apartamentos (PINHEIRO, 2002, p. 20-21).

Além dos edifícios mencionados, foi erguido em 1963 um prédio em área próxima, pelo Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciantes, financiado por meio da Lei de Habitação, com 11 pavimentos, cinco dos quais destinados a atividades comerciais e seis que abrigariam 24 apartamentos (PINHEIRO, 2002, p. 22).

A forte crise que se acentua na cidade na década de 60 paralisa temporariamente o processo de verticalização, e somente em 1972 seria retomada essa forma de expansão urbana dentro de uma outra conjuntura econômico-industrial para a cidade.

O intrincado período da industrialização restringida com a decadência fabril na década de 1960 não impediu o crescimento da população, mesmo com a diminuição dos postos de trabalho na indústria. Em termos espaciais, o que ficou mais fortemente registrado foi o preenchimento de alguns espaços vazios entre os grandes bairros implantados até o ano de 1940. O que inclui também os loteamentos feitos junto ou sobre os corpos d'água que margeiam a cidade, além, é claro, da expansão de loteamentos para oeste, seja na direção do balneário Cassino, seja em direção ao distrito da Quinta. Isso inclui também a inserção desses dois distritos na especulação de terras e com oferta de lotes muito maior do que aquilo que a população citadina no período pudesse ocupar.

CAPÍTULO 6

Superporto, Distrito Industrial, indústria pesqueira, loteamentos periféricos e conjuntos habitacionais: a produção do espaço no segundo período industrial da cidade do Rio Grande (1970 a 1990)



Inicialmente é imperioso destacar que essa segunda fase industrial não corresponde ao objeto principal deste estudo, que está centrado naquilo que consideramos como primeiro período industrial, compreendido de 1873 a 1970, e que se insere nos ciclos econômicos nacionais denominados *industrialização dispersa* e *industrialização*

restringida. Tampouco esse período se encerra no ano que consta no título do capítulo, já que este serve como recorte, pois foi na década de 1990 que ocorreu a grande abertura da economia brasileira ao mercado internacional. Além do mais, nessa década 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*.

Sem embargo, para entender como se chegou ao legado industrial e arquitetônico do presente, é fundamental pelo menos identificar os principais acontecimentos do segundo período, que função adquire a cidade e seu porto, assim como quais são as empresas industriais a se instalarem no Distrito Industrial e que população teria sido atraída pelos novos empregos oferecidos.

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.¹

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, 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

¹ 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 em estudo. Ver: Costa e Passos (Ensaio FEE, 1987).

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 seriam de alento a 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. 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.

Collin² apresenta uma observação importante em relação à questão do porto para o desenvolvimento local: 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 (in 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 na cidade. 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.

² COLLIN, Michele. A evolução do estatuto nos portos da Europa. In: SILVA; COCCO, 1999, p. 57.

6.1 – O Distrito Industrial e o Superporto do Rio Grande

Se no começo da segunda metade do século XX houve decréscimo na produção industrial e no número de operários empregados, como visto no capítulo anterior, seria na década de 1970, com a construção do Distrito Industrial e das novas instalações do chamado Superporto, que poderia haver uma reconversão econômica e industrial da urbe. Além disso, essa reconversão representava mudanças significativas no perfil industrial até então verificado na cidade, em que, apesar de uma base fabril diversificada, preponderavam as indústrias de bens não-duráveis inseridas junto ao espaço urbano de ocupação intensiva (com exceção de três empresas: Refinaria de Petróleo Ipiranga, Adubos CRA e Plano Inclinado Rio-Grandense). Se por um lado os investimentos industriais descambavam para as indústrias de bens intermediários (químicas), por outro lado as novas plantas fabris estariam inseridas fora da área de ocupação intensiva, mais especificamente no recém-criado Distrito Industrial.

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 trabalho desse autor analisa a proposta do governo federal na implantação desse complexo e seus resultados. Conforme Domingues, o capital estatal predominou no que se refere às estruturas dos terminais portuários, enquanto nas indústrias e nos terminais retroportuários prevaleceram os capitais de 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 sobrepujaria 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.

Tais investimentos – corredores de exportação, silos de armazenagem, aparelhamento do porto – somente seriam justificados na ocorrência de uma alteração econômica significativa no Estado, já que a economia gaúcha vinha enfrentando crises econômicas industriais sucessivas. Rio Grande havia sido atingida em cheio por essa crise, como segundo pólo industrial do Estado, de modo que essa mudança propiciou um novo fator de desenvolvimento para o município, que proviria de alterações no plano agrário, ou seja, da cultura da soja.

No começo da década de 70 consolidaram-se, no âmbito do estado do Rio Grande do Sul, alterações significativas quanto a sua matriz produtiva primária. Houve rápida transformação da agricultura diversificada para a monocultura da soja, que já vinha em curso na década anterior. Na década de 1970 o Brasil já era um dos principais produtores de soja do mundo e o Rio Grande do Sul participava com dois terços dessa produção e com produtividade superior àquela registrada nacionalmente. Entre os anos de 1970 e 1975 a safra gaúcha cresceria a taxas de 37% ao ano, índice que superava em larga escala o crescimento ocorrido em qualquer outra atividade oriunda da agricultura ou pecuária (MÜLLER, 1998, p. 199).

O acelerado crescimento da lavoura de soja gerou uma renda monetária para os produtores (inclusive pequenos) que dificilmente seria obtida de outra forma. Não foram poucos os casos de pequenos produtores que eliminariam galinheiros, pocilgas e pequenas pastagens para aumentar a área de soja, passando a adquirir alimentos que antes produziam no comércio. A “febre da soja”, que parecia levar o Rio Grande do Sul da policultura para a monocultura, fez com que o estado se transformasse no maior mercado nacional para certas linhas de máquinas e insumos agrícolas. Além disso, uma política de crédito oficial facilitado estimulou o desperdício de recursos devido à implantação de um parque de esmagamento do grão para a produção de óleo que se tornaria crescentemente ocioso, à medida que novos estabelecimentos entravam em operação sem que a produção crescesse no mesmo ritmo (MÜLLER, 1998, p. 201).

Os dados apresentados na tabela 9 demonstram o crescimento rápido da produção de soja no Brasil e no Rio Grande do Sul durante a década de 1970.

TABELA 9 – Produção de soja no Brasil e no Rio Grande do Sul – 1970/1977

| Ano | Produção – Brasil (em mil toneladas) | Produção – RS (em mil toneladas) |
|------------|---|---|
| 1970 | 1.509 | 977 |
| 1971 | 2.077 | 1.393 |
| 1972 | 3.223 | 2.174 |
| 1973 | 5.011 | 2.872 |
| 1974 | 7.877 | 3.870 |
| 1975 | 9.893 | 4.689 |
| 1976 | 11.228 | 5.107 |
| 1977 | 12.513 | 5.678 |

Fonte: Müller (1998, p. 199). Tabela adaptada pelo autor.

O município do Rio Grande não entrou nesse processo como produtor primário de soja, até mesmo porque o município sempre teve participação reduzida nas atividades agrárias, a não ser quando servia unicamente ao abastecimento de suas indústrias de conservas durante a República Velha. O fato importante para a cidade é que essa alteração na economia agrária gaúcha dinamizava a cidade do Rio Grande num pólo portuário de exportação, fazendo com que na cidade houvesse a melhoria, ampliação e construção de silos de armazenagem, a fim de facilitar o escoamento do novo produto a ser comercializado pelo Rio Grande do Sul. Além do mais, os investimentos realizados em novas rodovias ou corredores de exportação tinham um único destino – o porto do Rio Grande. Por outro lado, eram instaladas no município indústrias de fertilizantes e de óleo de soja, ou seja, empresas que atuavam nos dois extremos dessa base produtiva. As empresas de fertilizantes necessitavam de insumos, importados em sua maioria, o que justificaria a necessidade de tais empresas estarem junto ao porto, e sua produção se destinava às lavouras internas, enquanto a maior parte da soja e seus derivados industrializados ou semi-industrializados no Rio Grande do Sul eram exportados.

A expansão do complexo soja no Rio Grande do Sul reproduziu exatamente este processo ao longo da década dos sessenta e início dos anos setenta. A presença junto ao Porto do Rio Grande de indústrias de fertilizantes e de indústrias de óleo de soja reflete a importância deste sítio-rede para a consolidação do complexo agroindustrial no Rio Grande do Sul nos anos setenta, por viabilizar o aumento da produtividade sistêmica (redução do tempo e dos custos de produção/circulação) necessária à elevação da competitividade dos produtos no mercado externo (DOMINGUES, 1995, p. 92).

Tal conjuntura possibilitou ao município portuário, assim como ao município de Triunfo, que receberia o Pólo Petroquímico, os maiores investimentos estatais federais no estado do Rio Grande do Sul durante as décadas de 1970 e 1980³. Isso representou, no âmbito do estado, um acréscimo na indústria de bens intermediários, como corrobora a citação a seguir:

³ A decisão locacional do terceiro pólo petroquímico para a região da Grande Porto Alegre, mais especificamente na cidade de Triunfo e não em Rio Grande, se justificou, acima de tudo, por razões políticas que acabaram beneficiando a região da capital. Conforme Domingues (1995, p. 126-127), a maior parte dos pólos petroquímicos são instalados próximos a portos marítimos, além disso já havia sido desapropriada uma grande área no retroporto da cidade do Rio Grande.

O compartimento produtor de bens intermediários alcança, no período, taxa de crescimento também elevada, superior à apresentada por esse grupo a nível nacional. Nessa categoria a liderança coube, sem dúvida, à indústria química. (...) Ao desdobrar o gênero química em seus principais segmentos, fica mais nítida a compreensão de sua performance. Destacam-se três segmentos no Estado: combustíveis e lubrificantes, produção de óleos vegetais em bruto e adubos, fertilizantes e corretivos do solo, representando 84% da produção do gênero em 1970 (COSTA; PASSOS, 1987, p. 16).



A localização do Distrito Industrial foi pensada para uma área mais ao sul do município e separada da própria cidade por um corpo d'água natural, o Saco da Mangueira. Como pode ser visto no mapa, na área urbana do município, sobre um pontal arenoso, se inserem todas as instalações industriais da primeira fase. Já no outro pontal, localizado entre o Saco da Mangueira e o Oceano Atlântico, encontra-se o Distrito Industrial, juntamente com as instalações do Superporto.

O Distrito Industrial, além de dispor de uma área implantada de 2.500 hectares, tem localização privilegiada, pois fica atrás do Superporto, zona também chamada Retroporto e próximo à desembocadura da Laguna dos Patos, em cujo extremo localizam-se os molhes da barra. Essa área era ocupada até então por agricultores e criadores de gado leiteiro, que nessa época foram desapropriados.

Portanto, na cidade do Rio Grande se consolidaria a substituição significativa de indústrias de bens não-duráveis por indústrias de bens intermediários. A indústria de bens não-duráveis havia iniciado suas atividades na cidade no final do século XIX com as empresas têxteis e de alimentos, cuja maior parte havia fechado durante as décadas de 1950 e 1960, já que não dispunham de escala de produção, tecnologia ou acesso a grandes mercados, já preenchidos por empresas similares de outras regiões do país, como visto no capítulo anterior, com exceção da indústria da pesca. Coube a Rio Grande e ao Rio Grande do Sul o desenvolvimento de empresas industriais que pudessem competir com essas similares do centro do país, mas que tivessem particularidades que as tornassem competitivas. Para isso, segundo Costa e Passos (1987, p. 15), havia duas maneiras de integrar a economia estadual à nacional: ou os segmentos industriais do Estado expandiriam sua produção, complementando a produção do centro do país, ou cresceriam aproveitando determinadas particularidades regionais, mas dentro das diretrizes do modelo nacional.

Nisso os setores que acabaram apresentando os melhores índices de crescimento foram as empresas de bens intermediários e de bens duráveis, como metalúrgica, material de transporte, mecânica, material elétrico e de comunicações, com instalações no eixo Porto Alegre/Caxias do Sul, predominantemente. Quanto a Rio Grande, além do fortalecimento da função comercial-portuária, caberia a implantação de um pólo de fertilizantes e outras indústrias químicas associadas. Deve ficar claro que a população local e os próprios empresários da cidade ficaram aliados da decisão de implantação desse processo – primeiro, porque Rio Grande era considerada área de segurança nacional, e segundo, a implantação desse pólo portuário-industrial era vista como uma retomada e uma “recompensa” em relação àquilo tudo

que a cidade havia “perdido” em termos de indústrias.

Em função da disponibilidade de recursos e do interesse estratégico do governo central, esses órgãos, dos quais a Portobrás é um exemplo, eram chamados a desempenhar, alternativamente, um papel relevante no desenho da matriz territorial de integração econômica e política. Dessa forma, no entanto, o Estado acabava impondo sua lógica de desenvolvimento aos poderes locais (SILVA; COCCO, 1999, p. 15).

No âmbito do estado do Rio Grande do Sul, as empresas de bens intermediários e bens duráveis seriam as que apresentariam os maiores índices de crescimento, ao contrário das empresas de bens não-duráveis, cuja participação na produção estadual diminuiria (COSTA; PASSOS, 1987).

Para Rio Grande, as firmas instaladas representavam novamente um capital exógeno à cidade, atraindo outra leva de migrantes em busca de emprego nas novas indústrias ou mesmo na construção das novas instalações industriais.

Isso significa que a implantação do Superporto e do Distrito Industrial não alterou o perfil sócio-econômico do município no que diz respeito à oferta de empregos; pelo contrário, o que se constata é que este projeto foi responsável por um considerável fluxo migratório para a cidade do Rio Grande, principalmente no período de 1975-1985, aumentando e muito a mão-de-obra flutuante no município. Esse é um problema sério que o Rio Grande enfrenta, pois tanto o porto como as indústrias de pescado, óleo e fertilizantes (exceção feita à Refinaria de Petróleo Ipiranga) são safristas, isto é, são sazonais (DOMINGUES, 1995, p. 30).

A construção do complexo portuário-industrial criou dez mil postos de trabalho na construção civil, atraindo grandes contingentes populacionais para a cidade (DOMINGUES, 1995, p. 30). Abaixo é apresentado um perfil das indústrias instaladas no período, assinalando-se as empresas localizadas fora do Distrito Industrial, em número de duas⁴. Embora todas tenham iniciado suas operações na década de 1970, algumas já haviam começado a implantar sua estrutura no final dos anos 60, como a Trevo, em 1968, e a Leal Santos Pescados, em 1969.

⁴ Obs.: Exceção às empresas Torquato Pontes e Jahu, as outras listadas na tabela 10 se localizam no Distrito Industrial. A Fertisul encontrava-se em uma planta na área do DIRG e outra fora dessa área, onde se localizava o frigorífico Swift. Atualmente essa planta da Fertisul está desativada.

TABELA 10 – Empresas industriais instaladas nas décadas de 1970 e 1980 ou segunda fase fabril da cidade do Rio Grande

| Década/ Início da operação 1970/1980 | Empresa | Tipo | Principal produto | Capital aplicado (milhões de dólares) | Capacidade de produção (toneladas) | Área construída | Nº de funcionários em operação |
|---|------------------------------------|-------------|-------------------------------------|--|---|----------------------------|---|
| 1970 | Fertisul | Química | Fertilizantes | 60 | 550 mil | 23 ha | 450 |
| 1970 | Torquato Pontes* | Alimentos | Pescado industrial | - | - | - | 224 |
| 1973 | Leal Santos Pescados | Alimentos | Pescado industrial | 18 | 17mil | 02 ha | 290 |
| 1975 | Trevo | Química | Fertilizantes | 80 | 800 mil | 20 ha | 450 |
| 1976 | Jahu Ind. e Com.de Pescados* | Alimentos | Pescado industrial | - | - | - | 355 |
| 1979 | Manah | Química | Fertilizantes | 30 | 340 mil | 17 ha | 199 |
| Década/ Início da operação 1981/1990 | Empresa | Tipo | Principal produto | Capital aplicado (milhões de dólares) | Capacidade de produção (toneladas) | Área construída | Nº de funcionários em operação |
| 1983 | DEFER | Química | Fertilizantes | 40 | 300 mil | 11 ha | 218 |
| 1984 | Gaseificador de carvão | Química | Gás de carvão | 25 | _____ | 33 ha | _____ |
| 1984 | CEVAL | Alimentos | Farelo e óleo de soja | 22 | 300 mil | 13 ha | 200 |
| Década/ Início da operação 1991/2000 | Empresa | Tipo | Principal produto | Capital aplicado (milhões de dólares) | Capacidade de produção (toneladas) | Área construída | Nº de funcionários em operação |
| 1991 | Incobrasa | Alimentos | Farelo e óleo de soja | 40 | 1 milhão | 33 ha | 600 |
| 1992 | Bianchini | Alimentos | Farelo, óleo de soja e feijão | 30 | 900 mil | 30 ha | 140 |

Fonte: Domingues, 1995. Exceção às empresas assinaladas por asterisco – Martins, 2002.

Tabela adaptada por Solismar Fraga Martins

Além das empresas industriais, nas décadas de 70 e 80 foram implantados 14 terminais retroportuários – 11 no DIRG e cinco na retaguarda do Porto Novo e junto à área urbana. Tais terminais operavam com farelo de soja (quatro terminais), arroz (um terminal) e produtos diversificados, como ácidos, óleos vegetais, fumo, produzidos no Rio Grande do Sul. Se o arroz se destinava ao mercado interno, o farelo de soja era totalmente exportado (dados coletados em DOMINGUES, 1995, p. 164-166). Já os terminais portuários, ou seja, diretamente instalados nos portos da cidade entre estas duas décadas, foram na ordem de sete terminais, quatro dos quais operavam especificamente com farelo de soja.

Totalizando o número de trabalhadores que operavam nos dois

tipos de terminais, apesar de não se dispor de um número exato, chegassem facilmente a cifras superiores a mil trabalhadores nos diversos terminais implantados nas duas décadas (baseado em dados de DOMINGUES, 1995). Pode-se constatar a alteração na base produtiva industrial até então instalada na cidade, que se insere em um projeto nacional para o Estado, fazendo com que cada sítio industrial tivesse que se adaptar à nova estrutura produtiva. A citação a seguir sintetiza as inovações ocorridas no parque fabril gaúcho dentro desse contexto, embora defasadas nacionalmente em 20 anos em relação às mudanças que ocorriam no país desde a década de 1950.

Tais transformações, ao modificarem e criarem produtos e processos produtivos, acabam por repercutir na estrutura industrial, fazendo com que segmentos até então detentores de pequenas parcelas da produção industrial passem a apresentar um maior ritmo de crescimento e uma participação crescente na indústria de transformação. Em decorrência, pode-se inferir que novamente os parques fabris regionais passarão por um processo de ajustamento nas suas composições estruturais. Os limites e os avanços desse processo dependerão da estrutura industrial existente e da capacidade de selecionar e desenvolver oportunidades produtivas na nova matriz industrial (PASSOS; LIMA, 1992, p. 508).

Se os governos militares criavam um novo espaço produtivo industrial através do DIRG e do complexo portuário, a área mais antiga, onde se instalaram as indústrias da primeira fase, ganhava uma sobrevida fabril na atividade pesqueira. Tal setor era concentrador de renda e apresentava relações precárias de trabalho – os operários eram safristas, o que dificultava a incorporação de uma população com maior poder de consumo e uma melhor distribuição de renda para a cidade.

6.2 – A indústria pesqueira nas décadas de 1970 e 1980: apogeu e crise

O parque industrial pesqueiro do Rio Grande sempre foi considerado um dos mais tradicionais setores industriais da cidade, devido à longevidade e ao pioneirismo desse ramo produtivo, este em termos de Brasil.

Como já enunciado, 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. Esse ramo

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

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 resultou na absorção crescente de mão-de-obra operária durante as quatro primeiras décadas da segunda metade do século XX.

A implementação da indústria pesqueira no município do Rio Grande havia se dado com a criação da SUDEPE na década de 1960 e

década de 1960 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.

com incentivos fiscais propiciados pelo Decreto-Lei nº 267, de 1967, concessão dada pelo Governo Federal com vigência a partir do ano de sua decretação e que vigoraria até 1989. Tais benefícios incluíam isenção de impostos e taxas federais sobre produtos importados, produtos industrializados, taxas aduaneiras na importação de máquinas e outros benefícios. Havia, portanto, disponibilidade de capital para investimento no setor, e Rio Grande dispunha de um parque industrial pesqueiro significativo, inclusive com inovações técnicas, como a construção da primeira câmara fria, em 1937, pelo grupo Cunha Amaral, e que posteriormente daria origem ao grupo Pescal. Havia no município as pré-condições necessárias para ampliação desse parque produtivo, como matéria-prima abundante e mão-de-obra qualificada na captura e no processamento fabril. Com isso, algumas das antigas salgas foram se transformando em novas plantas industriais e a comercialização do pescado industrializado era direcionada para diversas áreas do país. Com o uso e a implementação de tecnologia no setor, e contando com o mar territorial do Uruguai e da Argentina, a frota em 1970 chega a capturar 120.000 toneladas de pescado (MARTINS, 2002, p. 31). Porém, com a delimitação posterior do mar territorial brasileiro e com a mesma medida tomada pelos países do Prata, haveria uma redução da área para captura do pescado.

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 (BARBOSA, 2000, p. 9). Nesse período, o setor chegou a empregar 20.000 trabalhadores, conforme dados do Centro das 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 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 proporcionou 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), esse processo não evitou “a pauperização da maioria dos pescadores e dos trabalhadores da indústria e impôs um ritmo de capturas às espécies passíveis de melhor industrialização e comercialização, descompassado com seus ritmos reprodutivos”.

Foram listadas anteriormente todas as indústrias pesqueiras atuantes na década de 1980 em virtude de não se dispor do número de empregados de todas as empresas, pois eram contratados sazonalmente; no entanto, se considerarmos que nos períodos de safra as 27 empresas chegaram a empregar 20.000 trabalhadores (dados do Centro das Indústrias do Rio Grande para a I Feira Nacional da Pesca), pode-se presumir que o número de 100 contratados era facilmente ultrapassado. Salvo algumas exceções, majoritariamente as empresas implantadas no período continuaram localizadas junto à área norte do pontal arenoso em que se assenta a cidade do Rio Grande. Segundo Martins, C. (1997, p. 29), em 1987 Rio Grande empregava em torno de 90% da mão-de-obra industrial do setor pesqueiro no Rio Grande do Sul.

Dados referentes à primeira metade da década de 1980 apresentam um desembarque de pescados superior a 60.000 toneladas em 1983, aumentando até o ano de 1985, quando é registrado o desembarque de 87.490 toneladas de pescado, vindo a declinar a partir de 1986.

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 âmbito 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).

Conforme Barbosa (2000, p. 23),

A crise do setor mostra sua face com o período da desregulamentação da pesca via incentivos fiscais. A redução do pescado se deve à sobrepesca de algumas espécies, à predação indiscriminada dos recursos naturais e conseqüentemente diminuição dos estoques; conseqüência da política pesqueira preocupada com a captura, processamento e comercialização do pescado, pouco preocupada com a questão do estoque.

Com isso, as grandes plantas industriais incrementadas a partir da década de 1960 por meio de financiamento público vão sendo desativadas, devido ao alto custo de operacionalização e à exaustão da natureza em repor os estoques necessários ao ritmo industrial. Isso ampliaria o número de operários desempregados a partir do final dos anos 80. O pescado continuaria a chegar em Rio Grande, embora em menor quantidade, e teria comumente os seguintes destinos: ser consumido na própria cidade; ser absorvido pelas indústrias pesqueiras que permaneceram em Rio Grande, e, principalmente, ser enviado *in natura* para processamento em outros centros por meio de caminhões frigoríficos ou *containers*, ou seja, de cidade pioneira na indústria da pesca, Rio Grande foi se moldando como um grande entreposto de pesca, num caminho de industrialização às avessas.

Com os resultados das políticas estatais de subsídios e isenções fiscais da SUDEPE (entre 1962 e 1989), o trabalho dos pescadores produziu os maiores volumes de pescado capturado da história e o volume processado pelas indústrias atinge as maiores quantidades. A tipologia das atividades desempenhadas indicava que entre 1986 e 1988, das 19 indústrias que operavam legalmente, 14 enlatavam pescado e eram controladas localmente. Na década de 90, são desativadas todas as unidades de enlatamento de pescado das indústrias de Rio Grande (MARTINS, 2002, p. 34).

6.3 – Loteamentos periféricos e conjuntos habitacionais: a expansão urbana durante as décadas de 1970 e 1980

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 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 de 70 a mão-de-obra do setor secundário cresceu 33% (SALVATORI et al., 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, enquanto o crescimento fabril no Rio Grande do Sul era de 3,42% em média, a cidade do Rio Grande tinha o maior índice de crescimento do setor secundário no estado, atingindo a média de 6,63% (DOMINGUES, 1995, p. 32). A tabela a seguir demonstra a evolução da estrutura de emprego no município do Rio Grande.

TABELA 11 – Evolução da estrutura de emprego no município do Rio Grande (décadas de 1930 a 1980)

| SETOR | Década 1931/1940 | Década 1941/1950 | Década 1951/1960 | Década 1961/1970 | Década 1971/1980 |
|--------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Agropecuária | 5.322 | 9.298 | 7.898 | 7.248 | 7.850 |
| Comércio | 1.827 | 2.602 | 2.774 | 3.466 | 5.069 |
| Indústria | 7.052 | 6.188 | 5.161 | 5.093 | 8.051 |
| Serviços | - | - | 1.134 | 1.469 | 3.669 |
| Total | - | - | 16.967 | 17.456 | 25.089 |

Fonte: Salvatori et al. (1989, p. 51). (–) Dados não-disponíveis.

É interessante observar que não houve, apesar dos grandes investimentos, alteração significativa no perfil socioeconômico da cidade, nem a pujança marcada na arquitetura como no primeiro período industrial.

No entanto, estes números promissores da atividade industrial do município não se refletiram numa melhoria das condições de vida da maioria da população local, ao contrário, estes dados confirmam o caráter concentrador de renda e, portanto, o caráter excludente do ponto de vista socioeconômico-espacial de largas parcelas das populações comuns a todos os lugares/regiões onde estes grandes projetos de desenvolvimento foram/são implantados (DOMINGUES, 1995, p. 33).

Ou, como observam Rangel e Vieira (1997, p. 102) quanto ao fato de o número de empresas do setor secundário ter ficado aquém do que foi planejado pelo governo federal na implantação do DIRG: “O espaço industrial oscilou entre momentos de plena atividade e outros de decadência. A construção do novo espaço portuário/industrial ainda não

produziu os resultados esperados”. Se na primeira fase industrial a pujança econômica ultrapassava os limites das fábricas, através da riqueza expressa nos prédios construídos nos mais diversos estilos arquitetônicos, a riqueza e a diversidade cultural registrada em clubes, teatros, festas, etc., não se repetiria durante a segunda fase industrial. O principal fator de expansão urbana registrado nesse período seria a continuidade na proliferação de loteamentos de toda ordem e de forma segmentada, assim como de conjuntos residenciais verticais destinados a trabalhadores.

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).

Para a concretização de tais projetos, além daqueles construídos pelo próprio Estado, a iniciativa privada como incorporadora contava com o auxílio do Sistema Financeiro da Habitação (SFH), ligado à política habitacional criada pelo governo militar através do Banco Nacional da Habitação ou mesmo por intermédio de cooperativas habitacionais filiadas ao Inocoop (Instituto Nacional de Orientação às Cooperativas Habitacionais).

Nos dois decênios foram erguidos na cidade 28 empreendimentos desse tipo, entre cooperativas ou diretamente construídos pela iniciativa privada por meio de financiamento estatal. Nos 28 condomínios “horizontalizados”⁶, foram oferecidas 3.342 unidades de apartamentos, o que significou uma forte expansão no setor residencial (SOARES; AMARAL, 1997, p. 56). Soares e Amaral agruparam a construção das unidades por quinquênios, de modo que se pode constatar que o ritmo de crescimento nas construções acompanhava o ritmo de crescimento fabril. Na primeira metade da década de 1980, tanto a cidade crescia industrialmente no setor da pesca como se consolidavam as empresas no Distrito Industrial. Nesse mesmo período foram construídos 1.816 apartamentos, distribuídos em 10 conjuntos, e somente um desses

⁶ Evitou-se utilizar o termo *horizontalizado* para não confundir com os condomínios horizontais que surgiram anos mais tarde, formados por casas.

condomínios tinha 800 apartamentos. Já para o lustro seguinte haveria uma queda no número de empreendimentos: três conjuntos, com 144 unidades residenciais. Podemos avaliar tal decréscimo através de dois fatores: o primeiro, a queda industrial que começava a se registrar na cidade, e segundo, o fechamento do BNH, em 1986. O que ocorria com a indústria pesqueira, com a diminuição dos recursos estatais, se refletia também na construção de moradias para um segmento empresarial habituado com o fato financiamento estatal (SOARES; AMARAL, 1997, p. 56).

Se esses primeiros conjuntos na década de 1970 foram construídos próximo ao centro da cidade e às empresas pesqueiras, durante a década de 1980 seriam preferencialmente construídos junto à principal entrada e saída da cidade do Rio Grande – Avenida Presidente Vargas, Avenida Santos Dumont e Avenida Itália. Na extremidade desta última avenida e contíguo ao trevo de acesso à cidade, foi construído o Residencial Waldemar Duarte, com 800 apartamentos e distando em torno de 12 quilômetros da área central.

Durante a segunda fase industrial haveria também maior verticalização da área central da cidade, embora tímida se comparada com outros municípios do Rio Grande do Sul hoje e com população equivalente à do Rio Grande. Isso se explica necessariamente pelo baixo poder aquisitivo da maior parte da população, já que o crescimento vertical de uma cidade está diretamente relacionado ao processo de acumulação de capital. Assim, apesar de todos os investimentos realizados, a economia cidadina não gerou riqueza suficientemente a ponto de haver uma maior verticalização. Pinheiro (2002) também observa que na cidade não se consolidam os mesmos incorporadores imobiliários que atuavam nas décadas de 1970 e 1980, havendo substituição de umas empresas por outras novas, com a participação de incorporadores de outras cidades.

A tabela 12 apresenta uma amostra do número de prédios com mais de cinco andares construídos no período:

TABELA 12 – Prédios com mais de cinco pavimentos construídos nas décadas de 1970 e 1980

| Ano | Denominação do prédio | Logradouro | Ap./salas | Uso |
|------------|------------------------------|-------------------|------------------|------------|
| 1972 | Ed. Imperatriz | R. Mal Floriano | 48 ap./2 s. | Res./Com. |
| 1973 | Ed. Imperador | R. Mal. Floriano | 12 ap. | Res. |
| 1975 | Ed. Comercial | R. Gen. Bacelar | 67 s. | Com. |
| 1975 | Galeria São Pedro | R. Gen. Bacelar | 36 ap./24 s. | Res./Com. |

| Ano | Denominação do prédio | Logradouro | Ap./salas | Uso |
|------------|------------------------------|-------------------------------|------------------|------------|
| 1975 | Ed. Monte Carlo | R. Andradas | 24 ap./3 s. | Res./Com. |
| 1975 | Ed. Antares | R. Gen. Bacelar | 33 s. | Com. |
| 1976 | Ed. Acapulco | R. Benjamin Constant | 24 ap. | Res. |
| 1976 | Ed. Banrisul | R. Mal. Floriano | - | Com. |
| 1977 | Ed. Wilcock | R. Benjamin Constant | 54 ap. | Res. |
| 1978 | Galeria Conde | R. Gal. Bacelar | 56 ap./25 s. | Res./Com. |
| 1979 | Ed. Aquarius | R. Carlos Gomes | 54 ap. | Res. |
| 1980 | Ed. Com. Henrique Pancada | R. Aquidaban | 32 ap./5 s. | Res./Com. |
| 1981 | Ed. La Toscana | R. Duque de Caxias | 40 ap./3 s. | Res./Com. |
| 1981 | Ed. Dona Wanda | R. Mal. Floriano | 83 ap./4 s. | Res./Com. |
| 1982 | Galeria Américo Papaléo | Ruas Mal. Flor. /Gen. Bacelar | 102 ap./20 s. | Res./Com. |
| 1982 | Ed. Fênix | R. Benjamin Constant | 24 ap. | Res. |
| 1984 | Ed. Coral | R. General Portinho | 30 ap. | Res. |
| 1985 | Ed. Topázio | R. Vasco V. da Fonseca | 44 ap. | Res. |
| 1985 | Ed. Hotel Charrua | R. Mal. Floriano | 156 | Com. |
| 1985 | Ed. Dom Bosco* | R. Dom Bosco | 8 ap. | Res. |
| 1987 | Ed. Sepé Tiaraju | R. Conde de Porto Alegre | 11 ap. | Res. |
| 1989 | Ed. Villa Firenze | R. Duque de Caxias | 22 ap. | Res. |
| 1989 | Ed. Dona Florinda | R. Gal. Câmara | 28 ap. | Res. |

Dados extraídos de Pinheiro (2002, p. 28/36). Tabela adaptada pelo autor.

* Único prédio dessa tipologia construído fora da área central no período.

Não se pode deixar de enunciar que a Isa Sul, empresa ligada ao Grupo Ipiranga, atuou como incorporadora na construção de três prédios. O primeiro foi o Edifício Comendador Henrique Pancada, na área onde outrora existia a fábrica Leal Santos, pertencente nesse período ao Grupo Ipiranga, e posteriormente outros dois edifícios residenciais, entre os anos de 1984 e 1985.

Isso significa que dos 23 prédios construídos nas duas décadas, ou seja, um pouco mais de um prédio por ano, apenas um foi erguido fora da

área central, e, dos 22 restantes, 10 foram erguidos nas duas primeiras ruas abertas na cidade do Rio Grande, hoje denominadas Marechal Floriano Peixoto e General Bacelar. Isso tem um significado importante no que diz respeito ao patrimônio histórico da cidade, primeiro pela substituição de prédios históricos – comumente belos exemplares de diversos tipos arquitetônicos remanescentes do século XIX e começo do XX – que deram lugar a tais edifícios; segundo, porque as duas ruas fazem parte do retângulo de preservação histórica e arquitetônica da cidade, no qual, por determinação do IPHAN e do IPHAE, é proibida a construção de prédios com mais de dois pavimentos.

Se a verticalização da cidade do Rio Grande determinou a derrubada de prédios históricos, ao mesmo tempo isso significava a chegada do moderno, a construção de torres em uma arquitetura racional, em substituição aos sobrados suntuosos do final do século XIX e primeiras décadas do século XX. Os demais bairros da cidade são desprovidos de verticalização significativa no que diz respeito a prédios com mais de seis pavimentos, exceção ao bairro Cidade Nova, onde há uns quatro prédios desse tipo, e do Balneário Cassino, onde se encontram alguns exemplares.

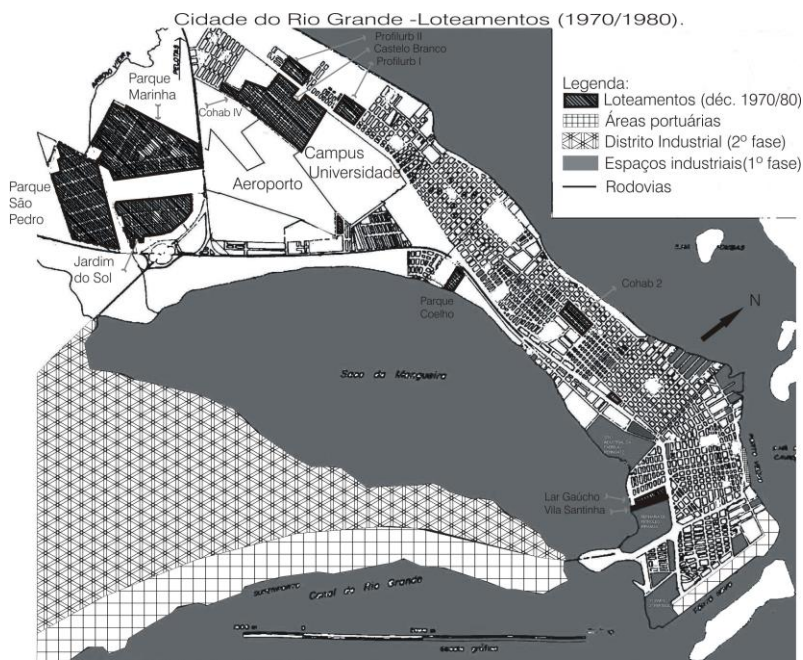
A horizontalidade predominante no desenvolvimento urbano do Rio Grande teve na ordem econômica um fator fundamental. A formação econômica e social do Rio Grande não assegurou uma substancial acumulação de capital. As atividades produtivas não ultrapassaram os limites do pequeno e médio comércio, de um frágil setor terciário e de uma industrialização que, embora com unidades de porte, não teve consolidação e evolução temporal (RANGEL; VIEIRA, 1997, p. 102).

Se a verticalização não foi tão acentuada, a expansão dos loteamentos destinados à construção de casa própria continuou. Isso representou a necessidade de ampliação da infra-estrutura básica, que variou não somente conforme a disponibilidade de recursos por parte do Estado, mas também de acordo com o poder de pressão daqueles que iriam ocupar tais loteamentos.

Os loteamentos horizontais do período foram erguidos no limite ou externamente à zona de expansão intensiva consolidada nos decênios anteriores. Isso pode ser observado no mapa a seguir, onde os loteamentos desse período estão assinalados.



Centro da cidade do Rio Grande – Fonte Proplad FURG.



Fonte: Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento Adaptado por Solismar Fraga Martins

Mapa 15 – Localização dos principais loteamentos da cidade do Rio Grande nas décadas de 1970 e 1980.

Tal expansão, oficializada pela municipalidade em regulamentação do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, em 1986, incorporaria à área urbana do Rio Grande áreas até então consideradas como distritos, como é o caso do Balneário Cassino, transformando-o em um bairro da cidade, assim como incorporaria também como área urbana todo o espaço destinado ao Distrito Industrial. Com isso a zona urbana do Rio Grande duplicaria, incorporando novos bairros que já estavam sendo implantados junto ao trevo de acesso à cidade. Parte significativa dessas novas áreas carecia de alguns tipos de infra-estrutura como rede de telefone, rede de esgotos etc.

Antes de enumerar os loteamentos criados nas décadas analisadas, deve-se fazer menção a duas estruturas de intervenção urbana implantadas na cidade do Rio Grande: o novo Campus da Universidade, no decênio de 1970, e a transferência do Comando do 5º Distrito Naval de Florianópolis para Rio Grande, em 1983.

A criação de um novo campus para a Fundação Universidade Federal do Rio Grande constituiu uma intervenção importante na forma de ocupação do espaço urbano da periferia cidadina. Denominado Campus Carreiros, foi instalado junto ao aeroporto, como pode ser visto no mapa 15. Os primeiros prédios do novo campus foram inaugurados ainda na década de 1970, e para esse local, nas décadas seguintes, seriam transferidos quase todos os cursos e demais estruturas da universidade pública.

Outro elemento que também atraiu população e que induziu a expansão urbana, juntamente com a construção e ocupação de novos prédios na cidade, foi a transferência do 5º Distrito Naval para Rio Grande. Esse órgão militar é responsável pelas operações navais nas áreas marítimas e fluviais sob seu comando e operações terrestres de caráter naval na área sob sua jurisdição, que engloba os três estados do Sul. Os distritos navais foram criados em 1942, e aquele destinado à região Sul do Brasil teve seu comando instalado na cidade de São Francisco do Sul (Santa Catarina) até o ano de 1946; depois foi transferido para Florianópolis, onde ficou até 1983, quando então foi novamente transferido para a cidade do Rio Grande, onde permanece até o presente.⁷

Portanto, essas duas estruturas, cada uma com suas peculiaridades, viriam a contribuir na configuração ou na expansão da zona urbana do Rio Grande. A tabela a seguir apresenta os loteamentos aprovados pela Prefeitura Municipal nas décadas de 1970 e 1980.

⁷ Dados obtidos junto ao Comando do 5º Distrito Naval.

TABELA 13 – Loteamentos aprovados pela Prefeitura Municipal nas décadas de 1970 e 1980

| Loteamentos aprovados 1970/1979 | Nome do loteamento na data de sua aprovação | Área total (m²) | Nº de lotes | Nº de quadras | Natureza do proprietário (público/ privado) | Local |
|--|--|-----------------------------------|--------------------|----------------------|--|--------------|
| 1973 | Albino | 7.667,73 | 17 | 04 | Privado | Sede |
| 1975 | Vila Santinha | - | 66 | 06 | Privado | Sede |
| 1975 | Terrenos da Western | - | 76 | 04 | Privado | Cassino |
| 1977 | Bairro Buchholz | - | - | - | Púb. (Prefeit.) | Sede |
| 1977 | Cohab II | 146.135,00 | 325* | 22 | Pub. (Estado) | Sede |
| 1978 | Sport Club Rio Grande | 21.097,86 | 43 | 04 | Privado | Sede |
| 1979 | Jardim do Sol | 1.242.898,80 | 460 | 26 | Privado | Sede |
| 1979 | Loteamento Praião | 192.000,00 | 907 | - | Púb. (Prefeit.) | Cassino |
| Loteamentos aprovados 1980/1989 | Nome do loteamento na data de sua aprovação | Área total (m²) | Nº de lotes | Nº de quadras | Natureza do proprietário (público/ privado) | Local |
| 1980 | Costa do Sul | 51.390 | 92 | 09 | Púb. (Prefeit.) | Cassino |
| 1981 | Lot. Pias | 34.816,36 | 61 | 08 | Privado | Bolaxa |
| 1981 | P. Marinha | 1.242.898,00 | 3.111* | 120 | Púb. (Estado) | Sede |
| 1981 | Profilurb I | 148.525,41 | 333 | 21 | Pub. (Estado) | Sede |
| 1982 | P. São Pedro | 722.604,14 | 1.207* | 47 | Privado | Sede |
| 1982 | Profilurb II | 129.125,00 | 274 | 19 | Pub. (Estado) | Sede |
| 1984 | Castelo Branco | 652.230,00 | 1.680 | 55 | Púb. (Prefeit.) | Sede |
| 1984 | Dona Hilda | 34.816,36 | 61 | 08 | Privado | Bolaxa |
| 1985 | Parque Coelho | 62.998,00 | 191 | 13 | Privado | Sede |
| 1985 | Cohab IV | 174.200,00 | 389* | 18 | Pub. (Estado) | Sede |
| 1986 | Resid. Universitário | 30.925,37 | 49 | 04 | Púb. (Prefeit.) | Sede |
| 1987 | ABC VIII | 76.692,00 | 144 | 8 | Púb. (Prefeit.) | Cassino |
| 1987 | ABC IX | 466.008,00 | 675 | 43 | Púb. (Prefeit.) | Cassino |
| 1987 | ABC X** | 607.600,00 | 980 | 56 | Púb. (Prefeit.) | Cassino |
| 1987 | P. da Lagoa | 80.716,00 | 111 | 8 | Privado | Senandes |

* Loteamentos com construção de casas populares.

** Loteamento executado de forma parcial, devido à ocupação indevida de áreas de proteção ambiental.

Fonte: Dados extraídos de Salvatori et al. (1989, p. 60-69). Organizada pelo autor.

É mister destacar a presença continuada de loteamentos com construção nesse período através de financiamento estatal⁸. Somente

⁸ Entre diversos trabalhos que abordam esse tema, podemos citar: RIBEIRO, Luis César. *Dos cortiços aos condomínios fechados* (1997); SERRA, Geraldo. *Urbanização e*

na cidade do Rio Grande houve nesse período três grandes loteamentos com construção tipo Cohab.

O loteamento Cohab II, assim chamado porque já existia o primeiro conjunto, em 1964, estava em área mais bem-localizada e urbanizada, antes pertencente à Hidráulica, tinha 325 casas de 30 m², financiadas em 25 anos. O número de casas foi insuficiente para a demanda.

Os outros dois conjuntos desse tipo foram erguidos na década de 1980. O Parque Marinha do Brasil representou um dos maiores empreendimentos imobiliários para a cidade, devido à dimensão do novo bairro, que, embora afastado da área de ocupação mais intensiva, totalizava 3.111 casas, distribuídas por 120 quadras e com disponibilidade de extensas áreas verdes destinadas futuramente para lazer e outras estruturas urbanas públicas como escola, posto de saúde, etc. O bairro, implantado em 1981, foi provido de infra-estrutura básica, como água tratada e energia elétrica, ruas asfaltadas e rede de esgoto. Considerando que esta última infra-estrutura era e ainda é inexistente na maioria dos loteamentos da cidade do Rio Grande, isso significava um avanço em termos de saneamento, embora temporário, já que apresentaria problemas de funcionamento em poucos anos de utilização. Registre-se que a construção do Parque Marinha se dava num período em que a indústria pesqueira estava em pleno desenvolvimento e a cidade tinha atraído uma leva de imigrantes significativa, graças ao Distrito Industrial e ao Superporto, além do mais os efeitos da crise dos anos 80 ainda estavam por vir.

O Parque Marinha, pela dimensão espacial que ocupa, pelo expressivo número de habitantes e pelo próprio distanciamento do centro da cidade, criou uma vida comercial própria inserida nas residências. Sua ligação com o restante da cidade se dá por duas rodovias, uma federal e uma estadual. Isso significa a dependência de transporte coletivo ou individual para o acesso ao restante da zona urbana.

Esse bairro é um exemplo insofismável de um grande conjunto habitacional financiado pelo Estado mas desprovido de qualquer outro benefício urbano. Somente para exemplificar, as estruturas criadas posteriormente, como pequeno comércio ou até mesmo prédios comerciais maiores nos mais diversos setores – da alimentação à construção civil – foram erguidas em áreas onde havia casas. O mesmo vale para templos religiosos que posteriormente seriam erguidos. Não foi disponibilizada nessa “nova cidade” uma área destinada ao comércio, de modo que 20.000 pessoas (a população estimada hoje para o bairro)

centralismo autoritário (1991); MARICATO, Ermínia. *Política habitacional no regime militar* (1987).

ficariam dependentes de transporte até mesmo para as compras mais cotidianas e diárias. Ou seja, ao circunscrever a vida diária das pessoas ao ato de morar, se aniquilam em termos de planejamento as demais atividades que fazem parte do viver na cidade.

Se se definir a realidade urbana pela dependência em relação ao centro, os subúrbios são urbanos. Se se definir a ordem por uma relação perceptível (legível) entre a centralização e a periferia, os subúrbios são desurbanizados. E pode-se dizer que o “pensamento urbanístico” dos grandes conjuntos literalmente se encarnou na cidade e no urbano a fim de extirpá-los. Toda a realidade urbana perceptível (legível) desapareceu: ruas, praças, monumentos, espaços para encontros. Nem mesmo o bar, o café (o *bistrot*) deixaram de suscitar o ressentimento dos “conjuntistas”, o seu gosto pelo ascetismo, sua redução do habitar para o habitar (LEFÈBVRE, 2001, p. 20).

No ano de 1985 seria implantado o último conjunto residencial da Cohab da cidade do Rio Grande, distante também da área de ocupação intensiva. Se por um lado possibilitou a aquisição da casa própria para moradores de baixa renda, por outro lado criava dificuldades de deslocamento para os habitantes, devido à distância da zona urbana. Na Cohab 4 foram construídas 389 casas com infra-estrutura urbana semelhante à existente nos dois loteamentos estatais anteriores. Conforme os anos passavam, reduzia-se a infra-estrutura, a dimensão dos terrenos e a qualidade da construção que era oferecida à população.

Outros dois grandes loteamentos (um com habitação) foram construídos próximo ao Parque Marinha do Brasil. Embora afastados da área de ocupação intensiva, estavam junto ao entroncamento das estradas estadual e federal que dão acesso ao Balneário Cassino, ao Superporto, ou ao centro da cidade e aos dois primeiros portos.

O loteamento com moradia implantado no começo da década de 1980 foi o Parque Residencial São Pedro, localizado junto à estrada que liga a sede ao Balneário Cassino, com 1.207 moradias distribuídas em 47 quarteirões. O Parque São Pedro foi financiado pela iniciativa privada e destinado a famílias de classe média-baixa.

Entre estes dois grandes bairros de padrão popular – Parque Marinha e Parque São Pedro – foi projetado um bairro destinado à classe “A”, com terrenos de dimensões maiores (15 metros por 50 em média). O Bairro Jardim do Sol, inspirado nos subúrbios norte-americanos, representou uma inovação para a cidade, já que até então as classes mais abastadas viviam nas proximidades ou no próprio centro da cidade, graças à concentração dos principais serviços. No empreendimento foram comercializados 460 lotes, distribuídos por 26 quadras em largas

avenidas e dispendo de toda a infra-estrutura urbana básica. Localizado entre dois bairros populares, deixaram-se áreas não-ocupáveis, ou pelo menos de difícil ocupação, já que deveriam ser preenchidas por prédios de qualidade intermediária entre o bairro de classe alta e os dois bairros populares, evitando com isso a continuidade do tecido urbano entre classes sociais distintas. Tais áreas continuam desocupadas e são apresentadas como áreas verdes. É evidente que estas mascaram uma realidade social distinta entre moradias de alto padrão e residências populares, em que o poder público facilitou para que se mantenham separadas. Afinal, quem vai ser contrário à implantação de áreas verdes num espaço urbano? (ver mapa anterior).

Os poderes públicos, num país democrático, não podem decretar publicamente a segregação como tal. Assim, freqüentemente adotam uma ideologia humanista que se transforma em utopia no sentido mais desusado, quando não em demagogia. A segregação prevalece mesmo nos setores da vida social que esses setores públicos regem mais ou menos facilmente, mais ou menos profundamente, porém sempre (LEFÈBVRE, 2001, p. 95).

Além desses loteamentos de maior impacto para a cidade, houve outros, embora com menor intervenção urbana e executados tanto pela iniciativa privada como pelo poder público através da Prefeitura Municipal. Neste último caso enquadram-se os ABCs (VIII, IX e X) – loteamentos realizados junto à orla e destinados principalmente a casas de veraneio. No ABC X, até hoje não foram entregues os terrenos aos adquirentes, pois a Prefeitura projetou o loteamento sobre uma área de preservação ambiental, ocasionando um impasse. Saliente-se que os três loteamentos ABC – VIII, IX e X –, se todos tivessem sido entregues, totalizariam uma oferta de 1.799 novos lotes, dos quais 980 pertencem ao loteamento não disponibilizado aos compradores. A única infra-estrutura urbana oferecida inicialmente foi a energia elétrica, e o fornecimento de água tratada pela Companhia Rio-Grandense de Saneamento ocorreu anos mais tarde, assim como o serviço de transporte público aos moradores dos loteamentos ABC VIII e IX.

Outros dois empreendimentos destinados a famílias de baixa renda e financiados pelo poder público são o bairro Profilurb I, financiado pelo governo do Estado, e o Castelo Branco, financiado pela Prefeitura Municipal. Ambos foram construídos numa área carente de todo tipo de infra-estrutura e de difícil comunicação com outras áreas da cidade, causando dificuldades em termos de vivência e sociabilidade para aqueles que lá se fixaram. Foram comercializados 333 lotes no

Perfilurb I e 1.680 lotes no Castelo Branco.

Além desses, a Prefeitura Municipal atuou na regularização de outras áreas já ocupadas, o que faz com que elas apareçam como loteamentos novos, mas na verdade já tinham ocupação anterior, como é o caso do bairro Buchholz. No Balneário Cassino foram oferecidos os terrenos do loteamento Praião, que na verdade consistia na regularização de áreas já anteriormente ocupadas.

Portanto, foram demonstradas aqui as principais intervenções ocorridas nas décadas de 1970 e 1980, o que sinalizava um compasso entre as mudanças que ocorriam na economia da cidade na década de 1970 e primeiros anos da década de 1980 e o oferecimento de lotes e casas para a população. Registre-se que tal oferta foi significativa, mesmo sendo aquém do número de lotes oferecidos durante as décadas de 1950 e 1960, quando a cidade presenciava uma derrocada fabril até então sem precedentes em sua história. Isso justifica inclusive a ocupação de loteamentos até então ocupados de forma parcial na época, esperando compradores ou valorização. Além do mais, os decênios dos 70 e 80 somente reforçavam o fim da “vida urbana” e o fortalecimento dos setores estandardizados de moradia, pondo fim à convivência urbana que Rio Grande representava bem.

A separação em que ficava a cidade de um lado e estruturas portuárias e industriais de outro foi resultado, legitimado pelo planejamento urbano, da intervenção estatal federal necessária para que se pudesse implantar grandes instalações tipo terminais, assim como na movimentação do transporte rodoviário e ferroviário. Nisso Rio Grande pode ter se beneficiado perante os outros municípios portuários, que estão impossibilitados de expansão devido a estarem os portos encravados na própria cidade. Isso valeria apenas para o Porto Velho, junto ao centro, e para o Porto Novo, também em área contígua à cidade. Já para o Superporto, ao mesmo tempo em que se cria um elemento separado da vida urbana, reúnem-se condições hoje indispensáveis para a movimentação de cargas, que cresce num ritmo célere e competitivo.

Como referido anteriormente, é oportuno ter-se presente as transformações tecnológicas que ora ocorrem nas diversas atividades do setor industrial. Tais transformações, ao modificarem e criarem produtos e processos produtivos, acabam por repercutir na estrutura industrial, fazendo com que segmentos até então detentores de pequenas parcelas da produção industrial passem a apresentar um maior ritmo de crescimento e uma participação crescente na indústria de transformação. Em decorrência, pode-se inferir que, novamente, os parques fabris regionais passarão por um processo de ajustamento nas suas

composições estruturais. Os limites e os avanços desse processo dependerão da estrutura industrial existente e da capacidade de selecionar e desenvolver oportunidades produtivas na nova matriz industrial (PASSOS; LIMA, 1992, p. 508).

Baseado na citação anterior, em que os autores se referem às modificações ocorridas no setor industrial do Rio Grande do Sul a partir da década de 1970, pode-se tirar duas idéias básicas. A primeira é que Rio Grande se inseriu nesse contexto de alterações na economia gaúcha, como forma de se adequar a um novo padrão produtivo industrial nacional, o que faz com que esta cidade seja até o presente o único parque produtivo fabril que merece destaque na metade sul do Rio Grande do Sul⁹. Por outro lado, buscou-se demonstrar que apesar dos expressivos investimentos, a cidade continuou a expandir sua periferia e ter dificuldades crescentes quanto a agregar valor na qualidade de vida de sua população.

Já na década seguinte – 1990 –, como já mencionado, não houve investimentos industriais significativos. Pelo contrário, reduziu-se o número de firmas, devido ao fechamento de indústrias pesqueiras. No entanto, com a privatização do porto, este se tornou mais competitivo e conseguiu agregar valor nas atividades de exportação e importação e naquelas diretamente ligadas à própria função portuária.

Ao transformar essa realidade em números, verifica-se que entre os anos de 1990 e 2000 o PIB municipal cresceu a uma média anual de 4,68%, enquanto a população cresceu no período o equivalente a 1,15% ao ano. Isso equivale a dizer que a renda *per capita* cresceu 32,1% na década.¹⁰

Tal conjuntura foi facilitada pela interferência federal em âmbito local, quando se extinguiu a Portobrás e o sistema Docas e os portos brasileiros foram inseridos num sistema mais competitivo e que acabou por beneficiar o porto rio-grandino em termos de quantidade de carga transportada.

O sistema portuário brasileiro era um sistema de planejamento centralizado, onde a Portobrás atuava como *holding* de várias companhias Docas estaduais, além de administrar diretamente alguns portos. A extinção da Portobrás, em 1990, promoveu a descentralização no subsetor portuário e criou a competição entre portos, quando esses

⁹ Isso se torna muito visível nos mapas econômicos industriais elaborados pela Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul e disponíveis no site: www.fee.rs.gov.br

¹⁰ Os dados foram obtidos junto ao Instituto de Pesquisa e Assessoria (Itepa) da Universidade Católica de Pelotas.

passaram a planejar e gerenciar suas próprias atividades, de forma independente, procurando obter vantagens competitivas em relação a outras unidades portuárias vizinhas ou não.¹¹

Ou seja, nas relações comerciais portuárias a partir dos anos 90, o que passa a valer é o dinamismo portuário ante os outros modais de transporte, facilitando sempre a rápida circulação das mercadorias pelos seus terminais, em que o exemplo da utilização dos *containers* é significativo (SILVA; COCCO, 1999, p. 18). “Hoje são cada vez mais peças separadas, partes fracionadas de mercadorias sempre mais numerosas, que circulam para serem agrupadas de diversas maneiras, em diversos locais, em função de diversos mercados”.¹²

Embora a década de 1990 se mostre um campo rico de análise em função do forte crescimento econômico na comercialização portuária aliado ao baixo crescimento populacional no período, restringiu-se esta pesquisa às duas décadas em que ocorreu a maior instalação em número de empresas, juntamente com a implantação do Superporto e a própria concepção do Distrito Industrial do Rio Grande (DIRG), que se inseriu em um grande projeto nacional de desenvolvimento.

¹¹ PORTO, Marco Maia. Desenho institucional e modelos de gestão portuária. In: SILVA; COCCO, 1999, p. 217-242. p. 237.

¹² BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: SILVA; COCCO, 1999, p. 27-38. p. 30.

CAPÍTULO 7

Considerações finais: o legado industrial passado e a resultante espacial presente

O fato de o presídio do Rio Grande de São Pedro ter sido o primeiro núcleo de presença portuguesa no território gaúcho que se transformaria em vila e posteriormente em cidade já resguarda características históricas peculiares. No entanto, a riqueza comercial desenvolvida a partir do século XIX com o comércio de exportação e importação e posteriormente a industrialização financiada por esse capital, agregado a investimentos nacionais e internacionais importantes realizados na cidade, acrescenta como numa formação geomorfológica um outro “estrato” histórico (econômico e arquitetônico) à cidade. Ainda mais que tal desenvolvimento fabril e comercial na virada do século XIX para o XX colocava Rio Grande, juntamente com a cidade de Pelotas, como um dos mais importantes pólos industriais do Brasil, como já exposto anteriormente.

A cidade iniciada com duas ruas no século XVIII – Rua Direita e Rua da Praia, hoje Rua General Bacelar e Rua Marechal Floriano – se expandiria vagarosamente, mas permeada de um matiz muito urbano no e para o município. A vila militar pobremente “vestida”, sem recursos importantes a explorar no século XVIII, somente começaria a se transformar com a introdução das charqueadas, quando o porto tinha papel essencial na comercialização da carne oriunda dos rebanhos da campanha gaúcha. Embora tais charqueadas não fossem implantadas no próprio município do Rio Grande, já que as tentativas foram frustradas devido aos constantes ventos e movimentação de areia fina – característica do solo arenoso litorâneo, era por esta cidade que parte importante da produção seria escoada para outras regiões do país e do mundo. O porto de Montevideú, no Uruguai, por vezes servia como concorrente, por possibilitar melhores taxas portuárias e a utilização de embarcações de maior calado.

As disputas militares durante a Revolução Farroupilha (1835/1845) não chegaram a destruir ou precarizar a vida urbana do Rio

Grande, ao contrário de outras cidades gaúchas como a vizinha Pelotas, já que a urbe marítima ficou nas mãos dos legalistas durante toda a guerra, além disso voltou a sediar a capital da província para o Império no período.

O acúmulo comercial, por um lado, trazia a riqueza através da importação e exportação de mercadorias, fazendo do Rio Grande um centro do comércio redistributivo no âmbito da província. Por outro lado, se a cidade acumulava capital nas mãos dos comerciantes, os pecuaristas e charqueadores, detentores do poder político, buscavam investimentos que se refletiriam na melhoria dos transportes, como a construção de dois ramais ferroviários em direção às fronteiras com a Argentina e com o Uruguai, partindo um ramal de Rio Grande e outro de Porto Alegre.

Se o poder econômico desses comerciantes urbanos estava principalmente nas mãos de imigrantes de primeira e segunda geração – de diversas nacionalidades –, o poder político mantido pelos pecuaristas via tais iniciativas econômicas com certo desdém, já que a política era considerada tema nobre e honroso enquanto os assuntos econômicos eram vistos como coisa para outra classe, formada comumente por imigrantes¹. Esse preconceito se repetiria mais tarde por parte dos ruralistas em relação aos industriais gaúchos. Afinal, era reservado a eles, criadores e charqueadores, o poder de governar e fazer política, enquanto aos imigrantes cabia dedicarem-se às atividades comerciais e posteriormente industriais. Rio Grande não foi escolhido pelo Império como município em que se instalariam os imigrantes rurais (alemães, italianos, poloneses e outras nacionalidades) ligados à terra e trazidos para a província com o intuito de colonizar as áreas despovoadas da província, ou seja, o norte. No entanto, o município, dada sua localização geográfica, foi capaz de agregar parte importante desses imigrantes que acumularam capital em solo gaúcho, ou daqueles outros que montaram suas empresas na cidade diretamente com recursos provenientes do exterior, sem nunca ter passado pelo processo colonizador levado a efeito pelo Império. Destaque também aos imigrantes ingleses e franceses mais ligados às atividades de transporte e comunicações que se instalariam na cidade, quando ocorreram grandes investimentos nessas áreas.

O conjunto desses elementos seria responsável pela expansão da cidade durante o século XIX para uma área bem maior e que se

¹ Tal assunto é de difícil análise, no entanto aparece em trabalhos de Pesavento, assim como em Gros (1990), quando analisa os discursos de lideranças políticas e empresariais gaúchas.

aproxima do que hoje denominamos área central. A expansão quantitativa em hectares também seria qualitativa pelos melhoramentos urbanos ocorridos e descritos no capítulo 2. Foi naquelas primeiras ruas e áreas próximas que se concentraram parcelas hoje significativas dos principais prédios históricos existentes na cidade, produzindo paisagens parcelares do século XIX no século XXI, como a verificada na fotografia a seguir, e expondo um mosaico de construções ecléticas, neoclássicas e neogóticas do século XIX e começo do século XX hoje não tão facilmente encontradas pelo país. É evidente que esse tipo de paisagem pode ser mais habitual em alguns dos grandes centros urbanos brasileiros, pois eram esses que normalmente detinham no final do século XIX um desenvolvimento urbano compatível para desenvolver um conjunto de construções em diversos estilos, representando um cosmopolitismo arquitetônico à época e em alguns casos mantendo parte desse conjunto até o presente.

As peculiaridades adquiridas pela cidade e pela zona sul da província do Rio Grande do Sul possibilitariam a implantação e o desenvolvimento do setor secundário que marcaria definitivamente a paisagem urbana rio-grandina. Se os comerciantes detinham capital suficiente para investir e importar equipamentos para a montagem de parques fabris, os pecuaristas detinham poder de influência para fazer com que houvesse investimentos estatais importantes tanto nos transportes como nas comunicações para a cidade. Como tais estruturas não eram produzidas no país, importavam-se de países que dominavam tal tecnologia os equipamentos necessários para essas obras. Servem como exemplo a Hidráulica e a Viação Férrea para o período comercial e a construção do novo porto e dos molhes já no período industrial, entre outras.

Sem embargo, eram as duas cidades, Rio Grande e Pelotas, consideradas como “cabeças de zona” da campanha nesse período, em que a cidade portuária expandia-se no ramo comercial e principalmente industrial. A cidade de Pelotas também detinha essas duas atividades, embora no ramo industrial sempre apresentasse índices menores, no entanto era essa cidade que representaria e concentraria a “aristocracia rural” da campanha, nos diversos títulos de barão e de visconde² concedidos ainda pelo governo do Império a cidadãos pelotenses, o que marcaria essa cidade pelo refinamento e pela atividade cultural intensa. Além do mais, por uma questão de localização geográfica, Pelotas

² Segundo Magalhães (1993, p. 119), foram concedidos 12 títulos de barão e dois de visconde a cidadãos pelotenses durante o governo do Império, além daqueles que escolheram a cidade de Pelotas para morar.

sempre manteve uma posição mais vantajosa como cidade-pólo em relação a Rio Grande, já que ficava mais próxima às cidades da campanha e sempre deteve atividades comerciais mais representativas do que aquelas registradas na cidade portuária.



O advento da industrialização expandiria Rio Grande após a década de 1890, para além da linha das trincheiras, hoje avenida Major Carlos Pinto, como resultado da cessação de conflitos armados com outros países, como a Guerra do Paraguai, mas principalmente pela necessidade de incorporação de novas áreas para alojar a população que chegava juntamente com o parque fabril que se instalava.

A nova função que a cidade assumia com a inserção do parque fabril incorporava novas estruturas físicas que desempenhariam outras funções junto ao parque produtivo e industrial. O que houve nesse período não representou somente uma concentração de capital e uma forte atração de população em busca de emprego, mas um desenvolvimento marcado por avanços econômicos, registrado pelas inúmeras indústrias instaladas, assim como o pioneirismo de alguns setores. No que tange à questão espacial, esta seria marcada pela pujança das construções e a forma de expandir o sítio urbano da cidade

através de ruas largas e *boulevards* distribuídos pela extensão de bairros ortogonais. A realização de eventos culturais por diversas iniciativas de associações, clubes, teatros, aliada à vida comercial nas ruas, criava um interessante cadinho de vivência urbana e centralidade.

Seria exatamente na virada do século XIX e começo do século XX que a cidade teria seu maior desenvolvimento industrial, quando, segundo Gros (1990, p. 90), sua capacidade produtiva ultrapassava a da própria capital. Nesse período seriam realizadas as principais obras de infra-estrutura, como rede de esgoto, melhoria no abastecimento de água, transportes, comunicações e tudo o que havia de melhor disponível à época. A situação de cidade portuária e industrial a beneficiava, numa economia nacional ainda não integrada e que, assim sendo, a favorecia.

O desenvolvimento urbano e econômico da cidade não se estancou durante os anos da industrialização restringida, no entanto o crescimento econômico e urbano registrado até a década de 1930 não mais se repetiria, já que, apesar das novas empresas que se instalariam e da continuidade produtiva dos parques existentes, estes tiveram dificuldade em aumentar seu setor produtivo, assim como de se renovar tecnologicamente. A expansão comercial dos produtos feitos em Rio Grande estava cada vez mais vinculada a demandas sazonais de países mergulhados em guerras e que, por conseguinte, necessitavam da compra de tais produtos. O não-fortalecimento do mercado consumidor regional, devido a peculiaridades como o predomínio de atividades rurais que necessitam de pouca mão-de-obra, assim como elites cidadinas das duas principais cidades muito mais voltadas para o exterior do que para o mercado interno, possibilitou que outras áreas do Estado, embora tivessem a competição com a economia paulista, conseguissem fazer frente a uma economia nacional que se consolidava. Nisso acabaram por preencher esse mercado consumidor interno e retomaram a liderança econômica que antes estava entre Rio Grande e Pelotas, que perderiam essa hegemonia gradativamente. Mesmo assim Rio Grande manteria sua posição de segundo parque fabril do estado do Rio Grande do Sul até o começo da década de 1980 (GROS, 1990, p. 51).

Se o começo da segunda metade do século XX representaria a consolidação da integração nacional, nas palavras de Oliveira (1989), a cidade do Rio Grande enfrentaria sua pior crise econômica, com o fechamento de parte importante de suas fábricas. Isso representava o fim de um ciclo econômico fabril bancado pelas exportações aos países beligerantes na Segunda Guerra. Quanto mais a economia nacional se consolidava e se integrava, mais a economia fabril rio-grandina ficava

excluída desse processo, o que encerraria o primeiro período industrial da cidade.

Somente na década seguinte, por meio da criação de novas instalações portuárias, de um distrito industrial e com o farto financiamento dado à indústria pesqueira, a cidade voltaria a se desenvolver, embora jamais tenha repetido a pujança do começo do século XX.

As iniciativas do Estado em investir pesadamente em um distrito industrial com recursos de bilhões de dólares nos anos 70, juntamente com alterações na matriz produtiva do Rio Grande do Sul, em que a soja passa a ser priorizada, remetem à cidade portuária os maiores investimentos do setor secundário no estado, juntamente com a cidade de Triunfo, na região metropolitana de Porto Alegre, que receberia o Pólo Petroquímico. Como a estrutura implantada pelo governo militar tinha capacidade de receber um aporte fabril e de transporte muito maior do que aquele que se concretizaria, devido à crise da “década perdida” e à falta de habilidade das elites locais em aproveitar tamanho investimento, essa inserção de capital não foi capaz de incorporar à cidade uma transformação tão radical quanto aquela que o capitalismo comercial e industrial da primeira fase impôs ao espaço urbano, cristalizado pelas estruturas implantadas nas mais diversas formas arquitetônicas, principalmente do centro histórico. Isso não invalida a verticalização na área central, mais presente nas décadas de 1970 e 1980, embora tímida se comparada com outros municípios do próprio Rio Grande do Sul.

A indústria pesqueira se expandiria até o começo dos anos 80 com abundante financiamento estatal, mas a partir da segunda metade dessa década passaria a desativar parte de seu parque produtivo. Afinal, as estruturas implantadas eram muito superiores à oferta de pescados, necessitando a busca de espécies cada vez mais distante, e, diante da impossibilidade de pesca na águas uruguaias e argentinas, o setor foi sendo reduzido. Com isso Rio Grande mergulharia novamente numa crise econômica que fez e faz com que a dinâmica urbana da cidade seja lenta e incapaz de agregar uma classe média importante para a cidade.

Hoje há uma preocupação crescente em transformar a cidade num pólo turístico, e um dos principais pilares estaria no seu patrimônio histórico, através da espacialidade cristalizada pela área central, onde no final do século XIX a acumulação do capital comercial e posteriormente industrial traria uma remodelagem do centro histórico, substituindo os prédios de estilo luso-brasileiro, de arquitetura mais simples, por estilos mais suntuosos e em diferentes matizes

arquitetônicos, como pode ser verificado até o presente.

Contudo, isso poderia estar reduzido em importância caso o desenvolvimento econômico de mais de um século e principalmente durante as primeiras décadas do século XX tivesse levado ao chão a maior parte dos prédios do século XIX e das primeiras décadas desse século. Apesar disso, o que se verificou foi a incorporação de novos ciclos econômicos à cidade, implementando novas dinâmicas urbanas, mas não a ponto de substituir significativamente os espaços urbanos já existentes e consolidados durante os séculos XVIII, XIX e as primeiras décadas do século XX. As resultantes e implicações disso podem ser explicadas por um dinamismo espacial mais lento do que o que normalmente acompanha os ciclos econômicos em outras regiões ou insuficiente para que ocorresse uma nova remodelagem urbana sobre o centro histórico, iniciando-se de uma *tabula rasa*, como ocorrido em outras cidades. A formação cultural das elites locais mais “aristocratas” do que burguesas representou um outro fator que contribuiu na preservação do patrimônio histórico, assim como a grandiosidade das construções para a época, pois, embora tenha havido outros picos de desenvolvimento econômico, estes não foram suficientes a ponto de que justificasse a destruição dos prédios existentes.

A introdução e/ou substituição de novas estruturas econômicas em virtude das mudanças ocorridas na função portuária levou a transformações espaciais significativas, deixando espaços industriais ora produtivos em pleno abandono ou utilizados em outras funções que foram incorporadas ao espaço. O velho arcabouço fabril acabou sendo aproveitado parcialmente, porque a quantidade de estruturas remanescentes do período anterior era superior às reais funções criadas de acordo com a demanda de novos espaços produtivos e serviços que foram incorporados à zona urbana.

Há uma permanência maior nos espaços citadinos do Rio Grande e das cidades da zona sul do Estado, com raras exceções, do que aquele verificado na maioria das regiões do centro-sul do Brasil. A necessidade de mudança, de algo novo, de novas estruturas em que vivemos no presente, transforma-se em frustração para a maior parte da população rio-grandina, pois são muito lentos os movimentos que condicionam a dinâmica urbana regional. Como uma parte significativa da população está imbuída desse espírito, comumente não consegue usufruir a presença de um patrimônio histórico importante, pois está em busca do novo que não se eleva, gerando uma inquietação e uma angústia permanente e que é refletida pelos meios de comunicação locais, já que não se consegue desvincular, por um lado, do passado econômico e cultural pujante de outrora, ou está sempre amarrada a um

grande progresso que não chega.³

Um fato importante que tem recebido destaque a partir da última década é a preservação do patrimônio histórico existente em Rio Grande. Acredita-se que isso, embora represente uma preocupação em preservar por questões culturais, também expressa uma forte tendência de buscar tais elementos como forma de exploração turística, ou seja, “vender” a cidade. Outro destaque que deve ser dado está na quantidade de construções ligadas ao setor produtivo industrial já extinto, principalmente referente à primeira fase e inserida em área de ocupação intensiva. A alteração do valor de troca dessa terra, da função fabril para uma função comercial e de serviços, ocorre devido à decadência de setores urbanos. Isso se dá quando esse capital parado serve como empecilho a um novo desenvolvimento, fazendo com que ele seja eliminado ou dando-lhe uma outra função num esforço imobiliário a fim de trocar o valor da terra (GOTTDIENER, 1993, p. 215).

Para Rio Grande isso ocorre em parte, como já mencionado anteriormente. No entanto, crê-se que a quantidade de estruturas industriais ainda existentes é maior do que a capacidade de alteração de função e de aproveitamento pelo capital circulante na cidade.

³ Quando o trabalho foi concluído em novembro de 2004 o Polo Naval do Rio Grande representava apenas mais uma ideia de desenvolvimento econômico que vinha ganhando espaço na mídia local e regional. Atualmente (2014) o Polo Naval é uma realidade que impacta a cidade do Rio Grande e municípios vizinhos no âmbito econômico através de novas estruturas ligadas a indústria pesada e dando novas formas ao espaço urbano riograndino.

REFERÊNCIAS

1 – Apropriação e produção do espaço urbano

- ALMEIDA, Pedro Fernando Cunha de. A gestação das condições materiais da implantação da indústria gaúcha – 1870-1930. *Ensaios FEE*. Porto Alegre: ano 13, n. 26, p. 544-577, 1992.
- BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no Século XX*. 3. ed. Rio de Janeiro: LTC, 1987.
- BRETTON, Roland. *Geografia das civilizações*. São Paulo: Ática, 1990.
- CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)*. São Paulo: Globo, 1985.
- CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional*. São Paulo: Difel, 1962.
- CASTRO, Antônio et al. *Política urbana*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985.
- CLARK, David. *Introdução à geografia urbana*. São Paulo: Difel, 1982.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.
- COSTA, Rogério Haesbaert. *Latifúndio e identidade regional*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.
- COSTA, Achyles Barcelos da; PASSOS, Maria Cristina. Crescimento e crise na indústria gaúcha: 1959-85. *Ensaios FEE*. Porto Alegre, ano 8, n. 1, p. 3-20, 1987.
- FAGUNDES, Ligia Ketzer et al. *Memória da indústria gaúcha: das origens a 1930*. Porto Alegre: FEE, 1987 (Série Documentos).
- GOTTDIENER, Mark. *A produção do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1984.
- GROS, Denise Barbosa. *Burguesia industrial gaúcha e o estado nacional 1964-1978*. Porto Alegre: FEE, 1990.
- HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.
- HEIDRICH, Álvaro L. Tendências e mudanças recentes na organização do espaço em face dos processos de reestruturação econômica global e reforma do Estado. *Boletim Gaúcho de Geografia*, Porto Alegre, Unijuí, n. 23, p. 9-18, 1998.
- LEFÈBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.
- _____. *A cidade do capital*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- _____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- _____. *A revolução urbana*. Belo horizonte: Humanitas. 2002.
- LOJKINE, Jean. *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- LOVE, Joseph. *O regionalismo gaúcho*. São Paulo: Perspectiva, 1975.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida nas grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

MAGALHÃES, Mario Osório. *Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890)*. Pelotas: Ed. da UFPel, 1993.

MARICATO, Ermínia. *Política habitacional no regime militar*. Petrópolis: Vozes, 1987.

MARX, Karl. Introdução à crítica da economia política. In: _____. *Para a crítica da economia política*. Lisboa: Estampa, 1973. p. 3-21.

MENEZES, Claudino L. *Desenvolvimento urbano e meio ambiente*. Campinas: Papirus, 1996.

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

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história*. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MONTE DOMECCO & CIA. *O estado do Rio Grande do Sul*. Barcelona, 1916.

OLIVEIRA, Francisco. *A economia da dependência imperfeita*. 5. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1989.

_____. *Elegia para uma re(li)gião*. São Paulo: Paz e Terra, 1993.

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

OLIVEIRA, Naia; BARCELLOS, Tanya (org.). *O Rio Grande do Sul urbano*. Porto Alegre: FEE, 1990.

THE SOUTH AMERICAN INTELLIGENCE CO. *Os Estados Unidos do Brasil*. 1919.

PASSOS, Maria Cristina; LIMA, Rubens Soares de. Entre perdas e ganhos: apontamentos sobre a indústria gaúcha. *Ensaio FEE*. Porto Alegre, n. 15, p. 485-517, 1992.

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.

_____. *Os industriais da República*. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1991.

_____. *Pecuária e indústria: formas de realização do capitalismo na sociedade gaúcha no século XIX*. Porto Alegre: Movimento, 1986.

PIMENTA, Margareth Afeche. *Industrialisation et territoire: le cas de l'industrie textile et de la confection au Brésil (1850-1980)*. Paris, 1994. Thèse [Doctorat] – Universidade de Paris IV – Sorbonne.

_____. A expansão da atividade têxtil e da confecção em Santa Catarina. *Revista Geosul*, Florianópolis, Ed. da UFSC, n. 21-22, 1996.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

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

RANGEL, Ignácio. *Ciclos, tecnologia e crescimento*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. *Dos cortiços aos condomínios fechados*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

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

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. *A natureza do espaço*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

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

SCHMIDT, Benício Viero. *O estado e a política urbana no Brasil*. Porto Alegre: UFRGS: L&PM, 1983.

SERRA, Geraldo. *Urbanização e centralismo autoritário*. São Paulo: Edusp: Nobel, 1991.

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

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

_____. *Economia política da urbanização*. 11. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

SOUZA, Maria Adélia. *A identidade da metrópole: a verticalização de São Paulo*. Tese [Livre-Docência]. São Paulo, 1989.

_____. *Sobre planos diretores: em busca da urbanidade*. São Paulo: IEA/USP, 1992. [exemplar digitalizado].

STEIN, Stanley. *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil (1850-1950)*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

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

VIEIRA, Eurípedes F. et al. *Geografia econômica do Rio Grande do Sul: espacialidade/temporalidade na organização econômica rio-grandense*. Porto Alegre: Sagra, 1993.

_____. *Rio Grande do Sul: geografia da população*. Porto Alegre, Sagra, 1985.

2 – Apropriação e ocupação na cidade do Rio Grande

ALVES, Francisco das Neves et al. *A cidade do Rio Grande: estudos históricos*. Rio Grande: URG, 1995.

_____. (org.). *Por uma história multidisciplinar do Rio Grande*. Rio Grande: FURG, 1999.

_____. (org.) *Indústria e comércio na cidade do Rio Grande: estudos históricos*. Rio Grande: FURG, 2001.

ALVES, José Francisco. *Fontes D'Art no/au no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre. ArtFolia, 2009.

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

BORGHETTI, Jane Lima et al. *Proposta para reavaliação do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado*. Rio Grande, 1991 (mimeo).

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.

DOMINGUES, Marcelo de la Rocha. *Superporto de Rio Grande: plano e realidade. Elementos para uma discussão*. Rio de Janeiro, 1995. Dissertação [Mestrado em Geografia – Universidade Federal do Rio de Janeiro].

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

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

COSTA, Daura Leta Madruga. *O lugar da Companhia Swift no contexto urbano-industrial na economia rio-grandina (1917-1954)*. Rio Grande: FURG, 2001. (monografia).

GUILHERME, E. *Dos banhados à produção social do espaço urbano: peculiaridades de uma área da cidade do Rio Grande*. Rio Grande: FURG, 1999. (monografia).

MADUREIRA, Marta et al. *Os problemas ambientais na produção do espaço urbano: conflitos e responsabilidades*. Rio Grande: FURG/PIBIC, 2000 (mimeo).

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.

_____. *A reestruturação do setor de enlatamento de pescado no Brasil: das redes dos pescadores às redes geográficas dos grandes grupos econômicos*. Florianópolis, 2002 (mimeo).

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.

MAIA NETO, Adalberto Alves et al. *Renda interna municipal: RS, 1939-1980*. Porto Alegre: FEE, 1986. v. 1 (Série Valor Agregado).

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.

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

PINHEIRO, Maria Terezinha Gama. *A fundação do Balneário Cassino ao final do século XIX e sua expansão e transformação no decorrer do século XX*. Florianópolis: UFSC, 1999 (mimeo).

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

PLANO DE DIRETRIZES URBANAS DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE, 1971.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO RIO GRANDE, 1986.

QUEIROZ, Maria Luiza Bertulini. *A vila do Rio Grande de São Pedro 1737-1822*. Rio Grande: Ed. da FURG, 1987.

RANGEL, Susana Salum; VIEIRA, Eurípedes Falcão. Comportamento demográfico da população rio-grandina – período 1940-1991. *Boletim Gaúcho de Geografia*, Porto Alegre, Unijuí, n. 22, p. 93-104, 1997.

RELATÓRIO DO CAPITÃO DR. JUVENAL OCTAVIANO MILLER. Rio Grande: Oficina d'O Intransigente, 1905.

REVISTA PAULISTA DE INDÚSTRIA: Economia do Rio Grande do Sul. Indústria de lã. São Paulo, ano 5, 1955. Separata

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.

_____. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. Administração do Porto do Rio Grande. *Terrenos adquiridos pela Companhia Francesa para construção do Porto Novo de Rio Grande e ligação deste ao Porto Velho*. Rio Grande, 1976. v. 1.

SALVATORI, Elena; HABIAGA, Lydia Angélica; THORMANN, Maria do Carmo. Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, v. 51 n. 1, p. 27-71, 1989.

SOARES, Paulo R.; AMARAL, Stella Maris Ricardo do. Reestruturação do espaço urbano: a produção capitalista de moradias em Rio Grande/RS (os condomínios verticais). *Boletim Gaúcho de Geografia*, Porto Alegre, Unijuí, n. 22, p. 53-62, 1997.

VAZ, Adão José Sodrê. *O Cassino dos Mestres: a história, a materialização e sua funcionalidade*. Rio Grande, 1999 (mimeo).

VIEIRA, Eurípedes F. *Rio Grande: geografia física, humana e econômica*. Porto Alegre: Sagra, 1983.

_____. *Planície costeira do Rio Grande do Sul: geografia física, vegetação e dinâmica sócio-demográfica*. Porto Alegre: Sagra, 1988.

3 – Metodologia

CERVO, A. L. et al. *Metodologia científica*. 3. ed. São Paulo: McGraw-Hill, 1983.

DEMO, Pedro. *Metodologia em ciências sociais*. São Paulo : Contexto, 1997.

ECO, Umberto. *Como se faz uma tese em ciências humanas*. Lisboa: Presença, 1977.

NORMAS PARA PUBLICAÇÕES DA UNESP. São Paulo: UNESP, 1994. v. 4: Dissertações e teses.

TRIVIÑOS, Augusto. *Introdução à pesquisa em ciências sociais*. São Paulo: Atlas, 1994.

4 – Jornais

CARNEIRO, Oscar Décio. Educação patrimonial: a Praça Municipal. *Jornal Agora*, Rio Grande, 24 ago. 2002.

_____. Os prédios *art déco*. *Jornal Agora*, Rio Grande, 14 jan. 2003.

O BALNEÁRIO Cassino. *Jornal Agora*, Rio Grande, 12-13 dez. 1998.

TORRES, Luiz Henrique. A Biblioteca Rio-Grandense. *Jornal Agora*, Rio Grande, 9 ago. 2002.

_____. Praça Tamandaré: a construção histórica de um espaço público. *Jornal Agora*, Rio Grande, 14 mar. 2002. Caderno O Peixeiro, p. 14.

_____. O calçamento das ruas da cidade do Rio Grande II. *Jornal Agora*, Rio Grande, 29 ago. 2002. Caderno O Peixeiro.

5 – Outras fontes documentais

RIO GRANDE. Prefeitura Municipal do Rio Grande. Ofício 264, 24 jun. 1937.

VARIG. Carta de 5 maio 1931, endereçada à Prefeitura Municipal do Rio Grande.

_____. Carta de 14 jun. 1937, assinada pelo diretor Otto Meyer e dirigida à Prefeitura Municipal do Rio Grande.

EDITORA E GRÁFICA DA FURG
CÂMPUS CARREIROS
CEP 96203 900
editora@furg.br

Rio Grande já apresentava indústrias de grande porte na dobrada do século XIX para o século XX. A instalação inicial de fábricas têxteis e de alimentos interferiu para que ocorresse um crescimento urbano e uma urbanidade belle époque. A economia fabril apresentou um largo movimento ondulatório de ciclos ascendentes e de estagnação, conformando o espaço urbano por expansões descontínuas, inseridas nos dois grandes períodos industriais rio-grandinos. O primeiro, compreendido entre as décadas de 1870 e 1960, culminou, nos seus dois últimos decênios, no fechamento de parte significativa de seu parque industrial. Somente na década de 1970 haveria uma tentativa de reconversão fabril, através da instalação de um distrito portuário-industrial, financiado pelo capital estatal e privado, com ênfase nas indústrias de fertilizantes. Rio Grande compõe hoje um mosaico de formas espaciais, que se justapõem nos diferentes períodos industriais. As transformações formais da paisagem são, assim, resultantes das diferentes funções assumidas pelo lugar nos novos rearranjos estruturais. As sucessivas inserções na composição histórico-produtiva imprimem características particulares ao meio técnico e à paisagem. Ao combinar áreas dinâmicas e abandonadas, suscita a elaboração de diretrizes condizentes com a retomada do planejamento consciente das particularidades do lugar e da recuperação de sua história urbano-industrial.



ISBN 978-65-5754-110-4

