

RELAÇÃO PORTO E CIDADE: BREVE ESTUDO COMPARATIVO ENTRE PARANAGUÁ (PR) E RIO GRANDE (RS)¹

Márcia Fernandes Rosa Neu²

RESUMO

O artigo “A relação porto e cidade: breve estudo comparativo entre Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS)” tem como objetivo discutir a relação porto e cidade nos dois maiores portos do Sul do Brasil. A importância econômica dos portos se respalda teoricamente em Milton Santos e Ignacio Rangel, dentre outros autores que discutem a circulação de mercadorias sob a acumulação capitalista. Nesse sentido, ter portos eficientes é ter uma economia capitalista competitiva, garantindo a integração no mercado mundial. Os portos de Paranaguá e Rio Grande estão entre os mais importantes portos brasileiros, receberam investimentos do Governo Militar para se transformarem em exportadores de grãos. Atualmente, depois de longo período sem investimentos, esses portos passam a ser locais estratégicos. No entanto, é necessário dar atenção especial ao desenvolvimento territorial dessas cidades portuárias, que são realidades mais dinâmicas que a maiorias das cidades.

Palavras-chave: portos; cidades portuárias

Relation between the port and the city: a brief comparative study of Paranaguá (PR) and Rio Grande (RS)

ABSTRACT

The article "the relationship port and town: a brief comparative study between Paranaguá (PR) and Rio Grande (RS)" aims to discuss the relationship within port and town in the two major southern ports of Brazil. The economic importance of ports supports itself theoretically in Milton Santos and Ignacio Rangel, among other authors that discuss the movement of goods under the capitalist accumulation. Accordingly, having efficient ports is to have a competitive capitalist economy, guaranteeing the integration into the world market. The ports of Paranaguá and Rio Grande are among the most important Brazilian ports. Moreover, they received Military Government investments to become exporters of grain. Nowadays, after a long period without investments, these ports are being strategic locations. However, it is necessary to give special attention to the territorial development of port cities, which present more dynamic realities than most cities.

Keywords: ports; port cities

¹ Artigo baseado na tese de doutorado em Geografia Humana “Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI”, defendido em agosto de 2009 na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas na Universidade de São Paulo, sob a orientação de Armen Mamigonian.

² Professora na Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL). Mestrado (UFSC) e Doutorado (USP) em Geografia. E-mail: marcia.neu@unisul.br

1. Introdução

As cidades portuárias de Rio Grande e Paranaguá exercem segundo Pierre Monbeig (1940), função comercial, no entanto, dada a complexidade com que as relações das cidades se intercalam, defini-las somente como comerciais restringe, em muito, a compreensão de sua atuação. Elas são cidades comerciais, porque atuam na circulação comercial, mas, diante destas características, surgem outras oportunidades que atraem capitais industriais e ampliam a atuação das cidades. Acredita-se, então, que são, na sua origem histórica, cidades comerciais, mas com uma gama de variações que intensificaram sua atuação regional.

Por isso, a cidade, como afirmou Milton Santos (1982), faz parte de uma realidade muito dinâmica, em constante transformação. A cada momento histórico, há a combinação dos fatores: comportamento demográfico, grau de modernização, tipos de atividades e relações que mantêm os grupos sociais envolvidos. Além disso, há a criação e a retenção do valor adicionado, a capacidade local para guardar uma maior ou menor parcela da mais-valia gerada, o grau de redistribuição da renda entre os produtores, os efeitos diretos e indiretos da modernização sobre a política, a sociedade, a cultura e a ideologia (SANTOS, 1982, p. 38).

Nesse sentido, Santos afirma que [...] o nível de urbanização e a sua geografização, nos dá o padrão de distribuição das cidades, a forma da sua rede urbana, assim como o “perfil urbano” de um país, isto é, o tamanho respectivo das cidades dentro de um sistema. (SANTOS, 1982, p. 38).

Assim, as cidades portuárias de dois dos maiores portos brasileiros também são cidades com destaque na economia regional e nacional. No entanto, os papéis que exercem no contexto regional são diferenciados e com características específicas.

Conforme Thierry Baudouin (1999, p. 31), “as cidades portuárias na plena acepção do termo, cidades de comércio marítimo internacional – impõem-se como protagonistas centrais da globalização”. Essa função, segundo o autor, se dá, principalmente, pelo papel de local de passagem obrigatória de vários fluxos, tanto de mercadorias como de informação.

As cidades portuárias são pontos estratégicos para o escoamento da produção de um país ou região, no entanto, apesar da sua importância discutida por vários autores, o que se coloca hoje é o desigual crescimento das cidades brasileiras e, principalmente,

valorização do seu papel no nível regional e nacional.

As diferenças dos lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares, reproduzindo a ordem internacional, no espaço local (SANTOS, 1982, p. 14). Assim, discutir a relação porto cidade pressupõe a utilização da teoria da formação socioespacial das cidades de Paranaguá e do Rio Grande.

2. Paranaguá: a formação socioespacial

A ocupação do Paraná é diferente dos demais estados do sul do Brasil, tanto em composição como em origem. Em primeiro lugar Waibel (1979) lembrou que o litoral é estreito e tem clima diferente dos demais estados. Já a serra cristalina do Paraná tem as encostas “tão íngremes que oferecem pouco espaço para a colonização”. Assim, concluiu o autor que as condições que atraíram alguns grupos de imigrantes ao Estado de Santa Catarina e Rio Grande do Sul não os atraíram para o Paraná. Além disso, é o mais jovem dos três Estados, só em 1853 desmembrou-se de São Paulo (Waibel, op. cit., p. 239).

Bernardes (1952) destacou que a ocupação do Paraná ocorreu de forma irregular, com colônias escassas e com vastas áreas impróprias para a ocupação produtiva, pelo menos no século XIX. “A ambição de riqueza fácil deu ânimo à exploração dos vales insalubres e das baixadas úmidas do litoral, das encostas alcantiladas de Serra do Mar e de seus contrafortes cobertos por mata densa e intrincada” (BERNARDES, 1952, p. 56).

De 1620 a 1720, tem início o ciclo do ouro, movimentando as terras do interior, com produção de alimentos, principalmente farinha de mandioca, com a exportação do excedente para São Paulo, Rio de Janeiro e para a colônia militar de Santíssimo Sacramento, no estuário platino. Paranaguá sediou uma casa de fundição dos quintos do ouro, a terceira do Brasil, como apontou Freitas (1974), criada em 1697 e com atividades encerradas em 1734, devido à redução da extração (FREITAS, 1974).

Por isso, o litoral do Paraná, até o século XIX, manteve-se povoado apenas numa faixa próxima de Paranaguá, Antonina e Morretes, “além de pequenos núcleos estagnados nos fundos dos estuários que se abrem para as baías de Paranaguá, Laranjeiras e Guaratuba”. Assim, a localização privilegiada das cidades portuárias do Paraná permitiu que elas prosperassem, com nova leva colonizadora, a partir de 1876 (BERNARDES, 1952, p. 56) (Figura 01).

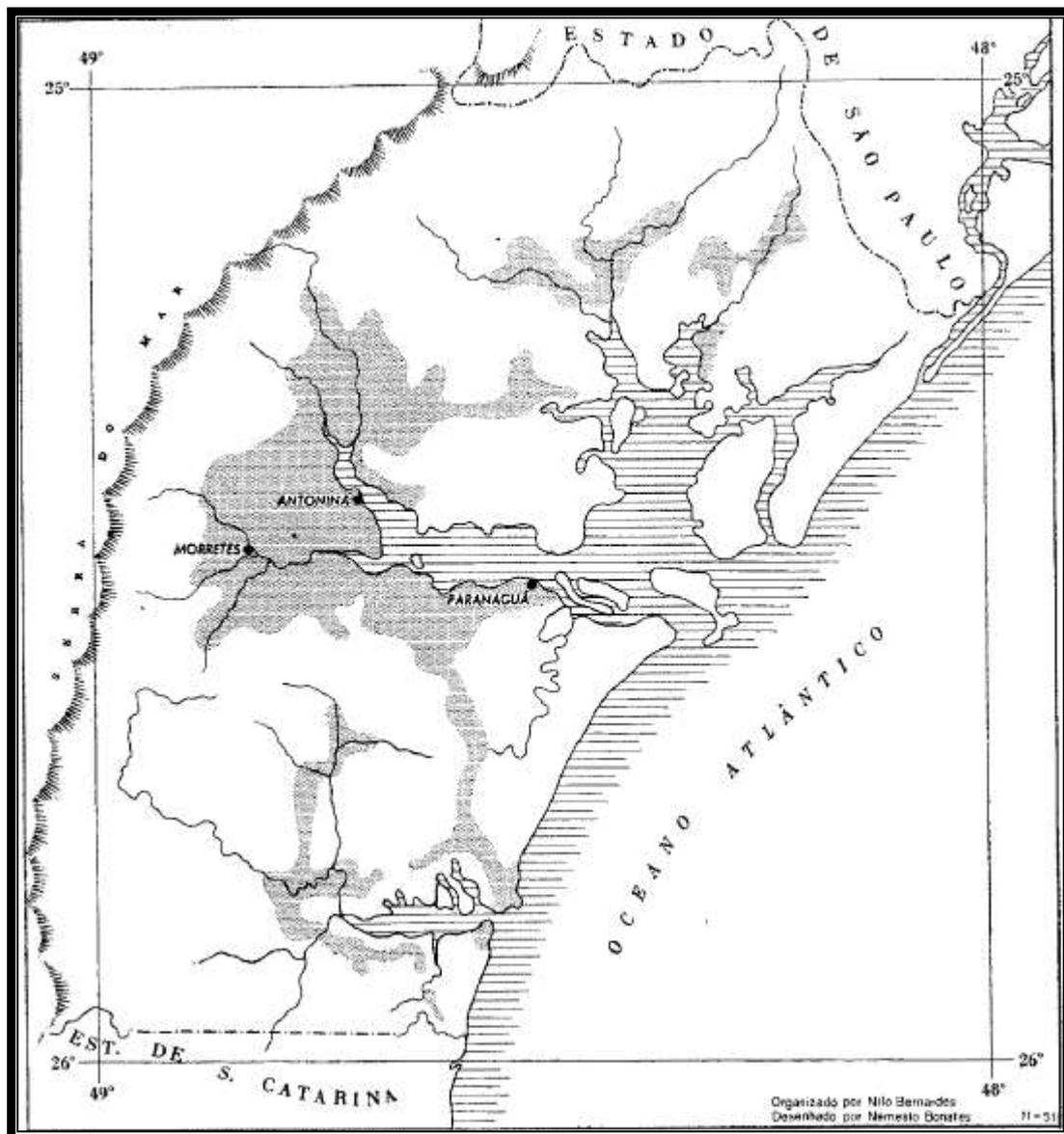


Figura 1: Paranaguá: ocupação período colonial.
Fonte: BERNARDES, Nilo. 1952.

Em Paranaguá, o primeiro núcleo urbano em 1617 foi assentado na Ilha de Cotinga, e mais tarde, fez-se a mudança do povoado para o continente, ocupando um ponto mais elevado à margem esquerda do rio Taguaré, hoje Itiberê (FREITAS, 1974, p. 400). A limitação geográfica da Ilha impulsionou a ocupação do continente (CERDEIRA, 1999), formando ali uma Vila. A expansão da vila foi rápida, em grande parte fomentada pela mudança de localização do Porto de Paranaguá para facilitar a atracação.

A expansão do porto direcionou a expansão da cidade. Na década de 1660 a cidade se direcionou para uma área situada entre os Rios Itiberê, Emboguaçu e na Ilha

dos Valadares. Nos anos 80 e 90, a influencia do porto no crescimento urbano foi dividido com outros empreendimentos, como a construção das rodovias, BR 277 e PR 407, motivando novos loteamentos, balneários e a criação do Distrito Industrial do Imbocuí.

A formação urbana em Paranaguá promoveu a valorização de diversos bairros em detrimento de outros, com a concentração de serviços urbanos, de infraestrutura e das atividades econômicas em alguns bairros, fazendo com que a cidade tivesse o que Cerdeira (op. cit.) chamou de desenvolvimento complexo, com privilégios para alguns locais.

Lefebvre (1983) considerou a centralidade como um movimento dialético que constrói ou reconstrói a cidade, que a cria ou a extingue, diferenciando os grupos sociais do acesso à vida urbana. Em Paranaguá, esta centralidade tem relação direta com o desenvolvimento das atividades econômicas, em que cada ciclo econômico tecia as condições da ocupação urbana desigual, ou como Cerdeira (op. Cit) comentou, de um desenvolvimento que torna a cidade ainda mais complexa.

O crescimento dos empreendimentos próximo ao Porto trouxe diversos problemas urbanos e espaciais do uso irregular desta área. Diversas moradias passaram a se aglomerar no entorno dos empreendimentos. A partir de 1990, houve a intensificação de ocupações irregulares e desordenadas, atingindo principalmente as margens e afluentes dos rios, dos manguezais, ao longo das rodovias, das estradas, das praias (CERDEIRA, op. cit., p. 121).

Godoy (1998) destacou a consolidação de duas áreas comerciais distintas, uma situada no extremo norte da cidade, no complexo portuário, onde se incluem as dependências oficiais do Porto e os equipamentos dos terminais, tais como: armazéns, silos, escritórios e um pequeno comércio de lanchonetes e restaurantes, bem como a venda de drogas, prostituição, contrabando e trabalho infantil.

Outra área, observada pela autora, é a concentração de serviços públicos, administrativos e comerciais no centro histórico e bairros próximos. Como elo entre as duas áreas, há comércio em forma de eixo de acesso, ao longo das rodovias principais (Godoy, 1998, p. 86).

A expansão urbana continuou a autora, se dá a partir de novos loteamentos e ocupações irregulares no eixo constituído pela BR 277 e pela Avenida Bento Munhoz da

Rocha, antiga estrada do matadouro, em direção às praias (PR 207). Estas invasões, segundo Godoy, têm gerado problemas de saúde, com degradação ambiental em praticamente toda a área urbana de Paranaguá (Godoy, 1998, p. 88).

As pesquisas de Gerhardt (2004), sobre a situação de vida, pobreza e saúde em Paranaguá, relatam que a realidade da cidade Portuária não difere do processo vivido pelas cidades brasileiras a partir de 1940. Entretanto, a imigração tanto rural-urbana como urbana-urbana foi acompanhada de intenso crescimento vegetativo, acelerando ainda mais a necessidade de ampliação de infraestruturas nas periferias da cidade.

Gerhardt afirmou que:

A situação observada em Paranaguá não é comparável à das grandes metrópoles brasileiras, nem mesmo a Curitiba, capital do Estado do Paraná, mas trata-se de uma cidade com uma densidade humana elevada, um rápido crescimento demográfico (4% ao ano desde 1940) e com problemas importantes de urbanismo e de emprego. (GERHARDT, 2004, p. 714).

Ainda nessa linha e utilizando-se da análise histórica para compreender a ocupação dos Manguezais de Paranaguá, Caneparo (1999) demarcou um primeiro período de atração para a cidade do Paraná, ligado ao ciclo do café, entre 1952 a 1962. No período, populações de cidades menores e de áreas rurais migraram à cidade de Paranaguá para trabalhar no beneficiamento do produto.

No período anterior, Paraná tinha ampliado a população total por meio da imigração para a ampliação da fronteira agrícola, iniciada na década de 1940 até meados de 1960. No entanto, entre 1970 e 80, ocorreu um processo de expulsão das áreas rurais. Caneparo (Op. cit, p. 64) afirmou que a reorganização da produção de soja foi um dos fatores responsáveis pela redução da mão-de-obra. Além disso, Rangel (2005) apontou esta fase como o fim da 3ª dualidade, na qual o feudalismo e o capitalismo mercantil dividem o poder no pólo interno, e o pólo externo se aproxima do capitalismo financeiro, mas ainda com parceria no capitalismo industrial.

Houve a desestruturação do “complexo rural” conforme destacou Rangel (op. cit.), com progresso no campo, “potencializando a introdução de relações de produção mais avançadas”, por um lado e, por outro lado, criou um exército de reserva que não foi absorvido na cidade. Em várias partes do Brasil, este processo teve início na década de 1950, enquanto no Paraná ocorreu em 1960, principalmente porque havia terras agricultáveis até 1960, capazes de ampliar a fronteira agrícola, o que atraiu muitos imigrantes de Santa Catarina e, principalmente, do Rio Grande do Sul.

Na década de 1970, começou o processo de potencialização das relações de produção, com a mecanização das plantações (RANGEL, op. cit., p. 32). Na cidade de Paranaguá, este processo foi percebido quando passou a atrair boa parte dos imigrantes que viram uma oportunidade para trabalhar nos centros de beneficiamentos de café espalhados pelo Município. Com isso, deu-se a ocupação de espaços situados na periferia do centro histórico, em áreas dos manguezais, nas imediações do Porto, bem como nas áreas mais distantes, a sudoeste da cidade.

Terrenos com valor imobiliário menor, como a Ilha de Valadares, tiveram a ocupação intensificada nos períodos ligados à cafeicultura, principalmente por estarem próximos ao centro da cidade, mesmo que, na época da ocupação, não houvesse ponte. Atualmente, o local, segundo Gerhardt (op. cit.), é formado por uma rede de parentesco mais próxima, cujos laços sociais são intensos e conduzem à formulação de estratégias de sobrevivência diferentes dos pobres que moram em outras áreas da cidade.

Outro período de grande expansão da cidade de Paranaguá foi entre 1962 a 1980. Na ocasião, a crise do café, agravada pela transferência do beneficiamento para a região oeste do Paraná, centro produtor, gerou forte ociosidade nos setores produtivos. Assim, Caneparo (op. cit.) identificou que, apesar da redução das atividades de beneficiamento do café, “a cidade continuava atraindo populações, tanto de áreas rurais como de outros lugares. Nesse período, também se inicia a substituição do café pela soja e trigo, que favoreceu a instalação de empresas ligadas à exportação de grãos, na região próxima ao porto” (CANEPARO, 2001, p. 564).

Na observação do mapa do Plano Diretor (Paranaguá, 2006), percebe-se que a faixa de terras próximas à Baía de Paranaguá tem preferência à utilização portuária, prevendo área para expansão. No entanto, a área central, primeira ocupação urbana de Paranaguá, está envolvida pela Zona de Requalificação Urbana, com o centro histórico, local de maior crescimento urbano da cidade. Já a Zona de Desenvolvimento Econômico fica próxima ao Setor Especial de Pátio Ferro, onde a ferrovia utiliza o espaço para manobra e manutenção da ferrovia.

Na distribuição populacional de Paranaguá, a Ilha Valadares apresentou ocupação periférica de destaque no período do café, próximo ao centro urbano principal e centro histórico. Este fato demonstra a atratividade da área, tão próxima do centro, que possibilitou invasões ou compras por preço mais baixo que outras áreas. Com isso, a Ilha passou a ser o principal destino de diversos migrantes que procuravam trabalho e

CaderNAU- Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas, v.5, n.1, 2011/2012, p. - .

moradia na cidade.

A modernização portuária ocorrida entre 1980 a 1996 dispensou trabalhadores desqualificados, resultando em reflexos imediatos no poder econômico da maior parte da população de Paranaguá, o que representou redução no índice de indústria na região, uma queda de 12,26% em 1991. Ainda Caneparo (op. cit.) relatou que “este fato refletiu-se na ocupação de espaços, mais distantes do centro urbano, ou seja, em áreas menos valorizadas, bem como no avanço da ocupação de áreas insalubres, como os manguezais” (CANEPARO, Op. cit, p. 564).

Segundo o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social - IPARDES (2002, p. 20), no período entre 1985 a 1990, observou-se o forte crescimento da base industrial do Estado do Paraná, estagnação entre 1990 e 1995 e retomada entre 1995 e 2000. Além disso, destacou o Instituto (op. cit., p. 28), o setor de óleo vegetal refletiu o rearranjo regional do complexo de soja no País, com transferência do potencial de esmagamento para o centro-oeste, pelo declínio da exportação de óleo. Os motivos apontados pelo Instituto relacionam-se, principalmente, com a vigência da Lei Kandir³, com a ampliação do processamento do grão para mercados emergentes como a China e com a reconversão produtiva (gorduras vegetais e rações) no Estado.

Na década de 1980, o centro-oeste do Brasil, expandia sua produção agrícola, enquanto o Paraná já havia passado por esse processo. Em 2001 o Paraná detinha 29% do esmagamento do óleo do País. Isso aconteceu, segundo relatório do IPARDES, principalmente pelo ganho na produtividade no plantio da soja e pelo aproveitamento do mercado internacional.

Paranaguá começou a se tornar pólo exportador e de beneficiamento de soja, pela capacidade produtiva instalada do beneficiamento do café, que havia ficado obsoleto no final da década de 1960. A ampliação da produtividade e o beneficiamento da soja em Paranaguá tiveram reflexo imediato da economia da cidade.

³ Em 1996, a Lei Complementar 87 desonerou do pagamento do ICMS as exportações de produtos industrializados semielaborados e produtos primários, permitindo o aproveitamento de créditos do imposto referentes à compra de bens de capital, fornecimento de energia elétrica e serviços de comunicação. Porém, com esta decisão da União, os estados é que, de fato, fizeram uma renúncia fiscal, uma vez que o ICMS é um tributo de sua competência. O texto original da Lei previa a compensação financeira feita pela União, pela perda de arrecadação.

Ainda, segundo o IPARDES “do ponto de vista estrutural, observou-se um aumento de 32,8% da participação das indústrias intensivas em recursos naturais e de 3,7% da participação das indústrias de maior intensidade tecnológica no valor adicionado industrial entre os biênios 1997/1998 e 1989/1990”. O que demonstrou um crescimento no valor adicionado da indústria do Paraná entre 1985 a 1990, embora com redução de trabalhadores formais no setor.

Entre 1990 a 1995, houve redução da participação industrial, refletindo os impactos da política econômica, voltada à administração dos efeitos das crises internacionais sobre o balanço de pagamento. Além de alguns condicionantes específicos, como o descenso conjuntural dos preços internacionais das *commodities* agrícolas, afetando a rentabilidade e produção da agroindústria paranaense (IPARDES, 2002, p. 13).

Estes dados indicam modificação na indústria do Paraná e, conseqüentemente, em Paranaguá, que, entre 1985 a 1995, reduziu o número de trabalhadores empregados em 6%. Godoy (op. cit.) destacou que:

Paranaguá não deixa de refletir o que acontece no Brasil, isto, é apresenta crescimento muito acentuado do setor de serviços. [...] voltado ao complexo portuário, à construção civil (arquitetos, engenheiros e trabalhadores da construção civil) ou, ainda, aos serviços semi e não-especializados. (GODOY, op. cit, p. 143).

Em vista disso, o crescimento demográfico de Paranaguá foi maior do que a média das cidades paranaenses até meados da década de 1990. Este crescimento exigia investimentos para se manter o mesmo nível de serviços urbanos, no entanto, como isso não ocorria, os problemas de falta de infraestrutura se intensificaram cada vez mais, principalmente nas áreas mais afastadas do centro.

Gerhardt (op. cit.) relatou que a cidade portuária, até 1990, cresceu em média 4% ao ano. Já em 2001, apareceram 2,2% ao ano, índices menores que a média brasileira, 2,9%. Ainda assim, calcula-se que cerca de 30% deste crescimento é o resultado do saldo migratório, confirmando a atração que a cidade ainda exerce sobre outras áreas do Estado e do País.

Oliveira (2003) lembrou que houve a intensificação de “ocupações irregulares e desordenadas”, a partir de 1990, que atingiram principalmente as margens e os afluentes dos rios e manguezais, ao longo do PR 407, da estrada das praias e PR 417, da estrada do

Pontal do Paraná. Na maior parte desta ocupação, Oliveira chama a atenção para a existência das chamadas “Franjas Insalubres”, que começaram a ser detectadas a partir de 1985. Nestas áreas, a ocupação se dá, quase exclusivamente, por população de baixa renda, que ocupa manguezais, em condições precárias de moradia, intensificando, dessa forma, os problemas socioambientais (OLIVEIRA, 2003, p. 11).

A ocupação de forma indiscriminada ampliou o cinturão de pobreza ao redor da cidade. A degradação ambiental aconteceu em áreas pertencentes à União, porque, segundo Cerdeira (op. cit., p. 128), os serviços de infraestrutura e o controle urbano não eram executados de forma adequada, aumentando a marginalidade, principalmente pela falta de integração à malha urbana. O sítio urbano de Paranaguá, de certa forma, limitaria a horizontalização da cidade, pois a expansão próxima da Baía do Paranaguá só poderia acontecer em ilhas ou em mangues.

Nesse sentido, Caneparo (1999) também observou alguns problemas socioambientais graves, vividos pela ocupação irregular na cidade. Um deles são os desmatamentos e os aterros nas margens dos rios Emboguaçu e Itiberê e na Ilha Valadares. Geralmente, destacou a autora, abrem-se pequenos caminhos manguezal adentro e, na sequência, a área é aterrada com entulhos e areias, para “posterior construção de casas”, sem ordenamento de lotes. São terrenos baixos e inundáveis, que propiciam o aparecimento de vetores nocivos à saúde. As casas são de madeira, às vezes retiradas do próprio mangue. (CANEPARO, 1999).

Destaca-se que este tipo de procedimento não é privilégio de uma cidade portuária, mas é intensificado em qualquer cidade onde haja perspectiva de emprego e renda de parte da população desempregada e com baixa qualificação profissional.

Além disso, lembrou a autora, há os desmatamentos para a expansão industrial da área portuária, principalmente nos períodos de 1952-1962 e 1980-1996 para a expansão da retroárea portuária. A localização das indústrias fica em áreas próximas aos rios e à baía, e principalmente em manguezais, locais de drenagem próxima à superfície, o que acaba contribuindo para a contaminação da água e, conseqüente, destruição da cobertura vegetal.

Outra situação que merece atenção é a disputa política pela Prefeitura Municipal. O Porto é administrado pelo Governo Estadual do Paraná, que, na maioria das vezes, procura exercer o poder também nas eleições da cidade, no entanto, quando não obtêm êxito, os representantes do executivo passam a ser oponentes, atrapalhando,

sem dúvida, a administração no Município. Este fato pode ser exemplificado com pagamento de impostos, como o ISS (Imposto sobre Serviços) por parte do Porto (Estado). Em relação à Prefeitura, geralmente a retaliação se dá por meio de obras de responsabilidade do poder municipal que deixam de ser realizadas. Segundo jornal local, em entrevista com o prefeito reeleito, o ISS está atrasado desde 2005, com uma dívida acumulada de 20 milhões (Jornal Bem Paraná, 2009).

3. Rio Grande: a formação socioespacial

Colonizado por interesse expansionista, a formação do primeiro forte Jesus-Maria-José, em fevereiro de 1737, representava o primeiro assento mais próximo à Bacia Platina. Estrategicamente situado entre Laguna e Buenos Aires, o Porto do Rio Grande permitiria abastecimentos dos navios portugueses nas tentativas de expansão meridional (SALVATORI et al., 1989, p. 28-29).

Junto ao forte, teve início um pequeno aglomerado e, mais tarde, a construção de outro forte. Entre 1763 a 1776, a Vila do Rio Grande foi ocupada por espanhóis, levando à dispersão da população açoriana, que formou novos agrupamentos populacionais. Até 1780, a agricultura era de subsistência, e estes habitantes criavam mulas e cavalos, necessários para o comércio na regional (SALVATORI et al., 1989, p. 30).

A movimentação no Porto se intensificou com o comércio de charque, e o crescimento da cidade se ampliou acentuadamente. No início do século XIX, a Vila de Rio Grande havia se tornado um centro comercial importante (SALVATORI et al., 1989).

A cidade do Rio Grande e seu entorno engendraram, na II dualidade (1873 a 1922)⁴ descrita por Rangel (2005), a urbanização das suas atividades econômicas. A produção industrial da cidade destinava-se ao mercado consumidor no eixo Rio de Janeiro - São Paulo, enquanto estes direcionavam sua produção para o mercado consumidor externo. Por isso, a consolidação da indústria alimentícia, do final do século XIX, cumpre o papel de economia periférica, produzindo bens de consumo não-duráveis (PEREIRA e ARENDT, 2008).

Na II dualidade, o pólo interno é representado pelo feudalismo e pelo capitalismo industrial, enquanto o pólo externo, pelo capitalismo mercantil e pelo capitalismo industrial.

Nesse sentido, todas as indústrias instaladas na cidade tendiam a localizar-se próximas ao Porto para escoar a produção, demonstrando, espacialmente, que o mercado interno não era estimulado. Por sua vez, a elite consumia produtos importados e os operários, pelos baixos salários pagos, engrossavam as áreas suburbanas da cidade.

Martins (2007) acrescentou à discussão o grande número de indústrias que existia na cidade, todas ligadas à indústria de bens de consumo, com destaque para as têxteis, cordoarias, de calçados, de alimentos em conserva, de biscoitos, de charutos e moinhos de farinha. Estas indústrias, segundo o autor, abrigavam mais de uma centena de empregados, outras até com milhares: “Isso tudo em meio a um Brasil rural” (MARTINS, 2007, p. 2). Pesavento (2002) afirmou, ainda, que, até meados de 1950, a maioria das empresas estava centrada na transformação de produtos agropecuários, algumas centradas na simples elaboração, como arroz descascado, moagem de trigo, vinho, banha, conserva de frutas e doces. Além disso, continuou a autora, havia o destaque do ramo têxtil, de calçados, de fumo e de produtos químicos simples, além de uma “expressiva produção metalúrgica” (PESAVENTO, 2002, p. 125).

O número crescente de imigrantes estrangeiros com grande experiência industrial que se dirigiam à cidade do Rio Grande contribuiu para a construção de um dos primeiros parques industriais do Brasil. Segundo Paulitsch (2003), os imigrantes estabeleceram pequenos comércios ou manufaturas, responsáveis por contribuir com a formação de um mercado consumidor interno no Rio Grande do Sul. No caso da cidade do Rio Grande, este processo de desenvolvimento não atingiu a zona rural, que permaneceu, por longo período, com a supremacia das estâncias e das charqueadas (PAULITSCH, 2003, p. 30). A justificativa, para isso, está na análise de Rangel (2005), para quem os proprietários de terra não sentiram necessidade de redução dos custos unitários do fator trabalho, principalmente pelo acentuado número de trabalhadores e conseqüentemente, pelos baixos salários.

Entretanto, contrário ao que Pereira e Arendt (2008) perceberam sobre o crescimento da indústria paulista, mais centrada no mercado externo, a indústria gaúcha estava mais voltada para o mercado interno (Rio-São Paulo). Já Araújo (2006) afirmou que a região Pelotas-Rio Grande abrigava atividades mais voltadas para o mercado nacional e internacional, como nos casos da indústria de pescado, conserva de frutas e legumes, arroz beneficiado, óleos vegetais e carne bovina. Nessa discussão, pode-se inferir que houve movimentação de longo curso, potencializada no período entre guerras,

no entanto a movimentação mais intensa era a de cabotagem, até a década de 1970, logo após o investimento no Superporto, como corredor de exportação brasileiro.

A melhoria de acesso ao Porto em 1970 foi como um marco na movimentação portuária. “Durante os anos de 1971 a 1974 o grande crescimento explica-se devido ao aumento de calado do canal de acesso para 40 pés, juntamente com as obras de construção dos terminais do Superporto e corredores de exportação” (SILVA, 2001, p. 56).

Este aumento na movimentação reforçou o papel da cidade como pólo logístico no Estado, movimentando *commodities* no longo curso. A atividade industrial na região não era o principal produto movimentado pelo Porto, portanto a industrialização da cidade entrou em crise na década de 1970, dada a concorrência com o mercado nacional e a falta de um mercado consumidor regional, conduzindo as indústrias têxteis a perderem sua lucratividade.

Já a produção agropecuária do Município é pequena, pois:

[...] as adversidades do sítio urbano, localizado numa região de restingas ativas na planície costeira, e a conseqüente presença de dunas e lençóis de areia, seqüências lagunares e de banhados, vegetação campestre pobre e ventos constantes não foram suficientes para suplantar o valor estratégico dos sítios como possibilidade técnica de implantação portuária e defesa do portal de entrada do Estado do Rio Grande do Sul [...]. (SALVATORI et al., 1989, p. 27).

Diante da descrição de Salvatori et al. (1989, op. cit.), a pesca, a indústria e o comércio pareciam ser as atividades econômicas mais viáveis para a cidade. A pesca formou o que Martins (2006) denominou de “maior e mais complexo parque industrial pesqueiro brasileiro”, com gênese no início do século XX, fortalecido por regulamentação governamental, por meio da Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE), em 1962 (MARTINS, 2006, p. 45).

Os incentivos governamentais de 1967, segundo Jornal do Mercado (Porto Alegre, 2008), em entrevista com o então presidente do Centro de Indústrias no Rio Grande do Sul, Sr. Paulo Mello, aconteceram por meio de programa de incentivo fiscal, sendo que 25% do imposto de renda poderiam ser utilizados na pesca. Estes investimentos impulsionaram a indústria pesqueira, com a aquisição de novos barcos e a ampliação das empresas. Na década de 1970, o setor chegou a ter 17 mil trabalhadores, entre eventuais, avulsos e tarefeiros.

Martins (op. cit.) destacou, ainda, a importância que a cadeia produtiva da

pesca gerava no Município, com uma integração capaz de movimentar pequenos produtores, fornecedores de vegetais para os molhos e até os distribuidores dos pescados. Pois, segundo Martins:

[...] as suas atividades de gestão e processamento estavam em Rio Grande ou em pequenas filiais em municípios da Lagoa dos Patos como São José do Norte, Pelotas e São Lourenço do Sul. Utilizavam como matéria-prima basicamente o pescado do Estuário da Laguna dos Patos e vegetais produzidos por camponeses instalados em municípios do Sul do Rio Grande do Sul [...]. (MARTINS, 2006, p. 125).

A quantidade de pescados desembarcados no Porto do Rio Grande era superior a cada ano, no entanto, este fato não impediu o fechamento de diversas fábricas no final da década de 1990. Martins (2006) apontou problemas na administração destas empresas, já que produziam muitas variedades de produtos, com baixa produtividade e, portanto, baixa lucratividade e grande ociosidade nas linhas de produção. Além disso, o autor chamou a atenção para a forte dependência dos incentivos governamentais, o que, na sua ausência, provocou problemas financeiros e algumas delas foram obrigadas a parar de operar. (MARTINS, 2006).

Até o final de 2001, segundo Martins (op. cit., p. 137), nenhuma das empresas em operação enlatava o pescado, o que contribuiu para reduzir o número de trabalhadores (Tabela 1). No entanto, Rio Grande não deixou de ser referência na recepção, estocagem e distribuição de pescados no Brasil, pois 25% das firmas instaladas em todo o país com autorização para comercializar são sediadas na cidade.

Tabela 1: Rio Grande: empresas, trabalhadores e seus gêneros na classe de preparação e preservação de pescados e fabricação de peixes, crustáceos e moluscos, 1995-2003.

Ano	Número de firmas	Trabalhadores (total)	Total de homens	Total de mulheres
1995	17	3829	1545	2284
1996	17	2255	939	1316
1997	15	2593	909	1684
1998	16	1726	648	1078
1999	15	1915	711	1204
2000	13	1741	692	1049
2001	16	2352	934	1418
2002	17	1759	809	950
2003	16	1865	852	1013

Fonte: Martins, 2006. p. 127.

Souza (2001) discute a queda de 8,11% ao ano, de 1980 a 1987, e de 3,11% ao ano de 1987 a 1998, apontando alguns motivos para a crise no setor. O primeiro motivo, segundo o autor, se deve ao aumento nas importações e na baixa demanda interna. O segundo motivo surgiu como consequência do primeiro: a redução no valor da produção pesqueira.

Apesar das reduções dos últimos anos, a cidade do Rio Grande ainda concentra atividades da indústria pesqueira no Estado e no Brasil. Os dados sobre o Embarque e o Desembarque de Pescados do IBAMA demonstraram, em 2004, concentração das atividades de pesca artesanal e industrial realizadas na região, provenientes dos ambientes estuarino, lacunar, costeiro e alto-mar. Por possuir localização e infraestrutura adequada, receberam também as produções dos países vizinhos, como Argentina, Uruguai e Chile. Em 2007, apenas 14 empresas existiam na região, indicando retração no mercado (IBAMA/CEPERG)⁵.

Souza e Pit (2008) destacam que a pesca industrial, a partir de meados de 1990, já possuía números indicando recuo na produção, agravado por um acidente ambiental em 1998, responsável pela redução da produção de pescados na Laguna dos Patos.

Ainda, segundo o Jornal do Mercado (Porto Alegre, 2008), o “Rio Grande conta com 13 indústrias cadastradas no setor, duas de outras localidades e uma de São Lourenço do Sul”. Além disso, há muita informalidade, com “pequenos núcleos de

⁵ CEPERG: Centro de Pesquisa e Gestão dos recursos pesqueiros lagunares e estuarinos.

fábricas não registradas”, que empregam vários trabalhadores e, como não estão oficializadas, têm mais “liberdade” para praticar a pesca clandestina (PORTO ALEGRE, 2008).

Em outro aspecto da economia do Município do Rio Grande, aparece a produção agrícola, na qual merece destaque a produção de arroz, de milho e de lã, destinada ao mercado interno. A rizicultura se destaca também na produção da microrregião, com Santa Vitória do Palmar ocupando o 4º lugar na produção do Estado, com média de 323.183 t de arroz, já o Rio Grande é o 13º produtor do Estado, com 129.425 t, Chuí e São José do Norte têm menor representatividade na atividade.

Ribeiro (1996) percebeu, por meio de entrevistas, intenso processo migratório, temporário, na década de 1950, quando diversos agricultores de pequenas propriedades familiares buscavam emprego em outras áreas de lavoura, a fim de contribuir com a renda da família. As alternativas, segundo o autor, estavam nas lavouras de arroz de Jaguarão, Arroio Grande, Santa Vitória do Palmar, Rio Grande e Pelotas. No entanto, destacou Ribeiro (op. cit.), a mecanização na rizicultura reduziu este tipo de trabalho temporário, diminuindo as alternativas de renda dos pequenos produtores (RIBEIRO, 1996, p. 64).

Nesse sentido, as 20 unidades empresariais descritas pelo IBGE como atividades agrícolas estão concentradas, na sua maioria, na produção de arroz. O Rio Grande ocupa o 13º lugar na produção do Estado.

Entretanto, a industrialização, associada ao comércio pelo Porto de Rio Grande, contribuiu mais intensamente para a formação da cidade. Para Salvatori et al. (op. cit., p. 33), as primeiras unidades fabris são originárias do final do século XIX, principalmente as de fiação e tecelagem, como a Cia. União Fabril, com mais de 1.200 operários em 1910. Havia também, segundo as autoras, o Frigorífico SWIFT do Brasil, empresa com capital estadunidense, com mais de 1.500 operários, instalada na área do Porto Novo. Alguns anos mais tarde, em 1937, a primeira refinaria de petróleo, a Cia. de Petróleo Ipiranga, instalou-se no Rio Grande.

A ponta da península, lentamente ocupada, especializou-se como centro comercial e de serviços, junto à margem norte, onde houve a instalação de indústrias alimentícias do setor de pescados. Ao sul, próximo ao canal de navegação e aos trilhos da Viação Férrea, houve a concentração das indústrias têxteis e de refinaria de petróleo. A maior demanda de empregos e serviços gerados exigiu o aumento da estrutura urbana

da cidade e a criação de novos loteamentos. Neste momento, segundo Salvatori et al., iniciou a especialização do espaço urbano, já que estas indústrias citadas acima se concentravam no sul do centro histórico, próximas ao Porto Novo, enquanto que as de pescado ficaram mais próximas ao Porto Velho. (Salvatori et al., op. cit., p. 33).

Em meados da década de 1940, registrou-se a expansão da cidade em direção à chamada “cidade nova”, que Salvatori et al. (op. cit.) destacou como sendo a estrada em que as tropas traziam o gado para os matadouros. A expansão para este local foi projetada em 1904 pelo poder público e, ao que tudo indica, era a área mais provável para o crescimento urbano, já que a cidade histórica estava limitada pelo Canal do Rio Grande e pela Laguna dos Patos. A outra opção poderia ter sido a expansão em direção à praia do Cassino (antiga Villa Siqueira), mas, como a balneabilidade não tinha valor comercial, esta opção não foi considerada naquele momento.

Salvatori et al. (op. cit.) percebeu que havia subabitações na década de 1940, decorrentes do processo migratório, provocado pela industrialização, e dos baixos salários pagos pelo Frigorífico SWIFT. As moradias de baixa renda aconteceram em terrenos públicos para a expansão do Porto Novo.

Segundo as autoras,

O período de industrialização, compreendido entre 1920 e 1950, propiciou um importante fluxo migratório, com operariado industrial clássico, de baixa renda e pouca instrução, o que favoreceu o processo de marginalização social. Em 1945, foram fixadas, pelo Decreto 324/45, zonas de permissão para construção de habitações econômicas e de madeira, sempre periféricas ao centro urbano. (SALVATORI et al., op. cit., p. 33).

O êxodo rural, um dos maiores problemas do Rio Grande do Sul, se manifestava desde os anos 30. As indústrias não absorviam toda esta mão-de-obra, por isso as vilas marginais das cidades passaram a abrigar, segundo Pesavento (2002, p. 116), todo o “contingente populacional egresso do campo que sobrevivia em um nível de subemprego”.

Nesse sentido, o processo de urbanização do Rio Grande se expande e, segundo SALVATORI et al. (op. cit.), manteve-se até 1950, quando algumas fábricas começaram a fechar. A redução das unidades fabris desacelerou o crescimento da cidade, e foi neste período que houve a regularização da ocupação das terras destinadas à expansão do Porto Novo.

O Frigorífico SWIFT reduziu a sua produção, que, apesar de ter abatido mil cabeças de gado por dia, a partir de 1919 para comercialização na Europa e EUA,

recebeu do governo estadual, assim como os demais frigoríficos, a limitação para o abate de 80 cabeças por dia. Esta decisão, segundo entrevista⁶, pode ter ocorrido por perigo de desabastecimento do mercado interno, de qualquer forma, não se encontrou em nenhuma das pesquisas consultadas referência a este fato.

Os anos 70, segundo Salvatori et al. (op. cit.), caracterizaram-se pela construção do Superporto e Distrito Industrial, construção esta que gerou infraestrutura de suporte, como vias pavimentadas de acesso rápido ao Porto, entre outras benfeitorias. O Superporto representou uma das saídas para o escoamento da produção agrícola, no entanto a decisão de investimento no extremo sul foi percebida por diversos estudiosos como uma estratégia geopolítica no Cone Sul. Domingues (1995) discutiu este enfoque considerando-o infundado, por defender que a decisão de criar um pólo exportador ao sul se deu pelas condições físicas do Porto, e não por questões estratégias geopolíticas.

Já Martins (2006) consolida as duas teorias quando destaca que “[...] a cidade do Rio Grande fazia parte do projeto geopolítico pós-64, na construção e consolidação de um pólo de pesquisa e de apoio logístico para a hegemonia brasileira no Cone Sul e para a Antártica” (MARTINS, 2006, p. 127).

Também na década de 1970, deu-se a construção de um centro de referências em pesquisas, com a criação do primeiro curso de oceanografia do Brasil, provavelmente também como tentativa de viabilizar a indústria pesqueira, que já começava a dar sinais de redução no embarque e desembarque de pescados (MARTINS, 2006).

Assim, a indústria de alimentos, segundo Araújo (2006), representava, na cidade do Rio Grande, elevada taxa de empregabilidade. A pesquisa sobre a evolução espacial na taxa de emprego, desenvolvida pelo autor, entre 1970-1987, reforça a tese da importância da indústria de alimentos, localizada principalmente entre Porto Alegre e Pelotas-Rio Grande, concentrando 40% dos empregos do setor (ARAÚJO, 2006, p. 12).

Assim, Salvatori et al. (op. cit., p. 47) dividiu os períodos de migração da cidade do Rio Grande em sete fases distintas, que se articulam a diferentes fases da economia do Município. No primeiro período, a fase da conquista (1650-1750), a posse da terra não era regularizada, e a população era dispersa. “O rebanho das primeiras estâncias atraiu tropeiros de Laguna e São Paulo, iniciando um ativo comércio de carnes e couro, com a fixação de alguns tropeiros nos primeiros estabelecimentos pecuários”. Além disso, o

⁶ Entrevista realizada no dia 18 de junho de 2006, com o ex-Procurador Geral do Município, Sr. Edes Cunha.

cultivo do trigo tornou-se importante para a exportação do produto para Rio de Janeiro e São Paulo (SALVATORI et al., op. cit., p. 47).

O segundo período de ocupação, Salvatori et al. (op. cit.) chamou de “posse consolidada”, entre 1750 a 1822, quando a economia do charque se tornou uma das atividades mais importantes na região. No período, houve intensa imigração açoriana, num solo pobre e arenoso, consolidando, dessa forma, o fortalecimento do intercâmbio comercial. O final deste período, Rangel (2005) classificou como o início da Iª dualidade intermediada pelo escravismo e feudalismo, do pólo interno e do pólo externo pelo capitalismo mercantil e industrial. Nota-se que, no Rio Grande, tem início o predomínio da atividade comercial diante do Brasil colônia escravista e feudalista.

O terceiro e o quarto período, Salvatori et al. (op. cit.) chama de “comércio atacadista de importação e exportação, entre 1850 a 1920”. Nesta fase, dá-se a construção do cais no Porto Velho, com aumento significativo da movimentação de mercadorias direcionadas para o mercado interno e, mais tarde, a ampliação em direção ao Porto Novo. A burguesia comercial ascende socialmente, e as construções mais suntuosas remodelam a cidade, espremida, ainda, num sítio urbano concentrado.

Pereira et al. (2008) afirmou que:

O comércio articulado pela zona colonial foi de vital importância para o processo de industrialização gaúcho, porque os capitais acumulados provindos das trocas realizadas dentro do próprio estado e também relacionadas ao mercado do centro do país eram investidos em indústrias dentro do território gaúcho. A partir da **acumulação de capital comercial**, resultado das exportações dos minifúndios coloniais para o mercado do sudeste brasileiro, é que se geraram as condições para investimentos em **indústrias**. A acumulação de capital encontrou na dinâmica do complexo colonial-imigrante suas condições necessárias, muito mais que no complexo da pecuária. (PEREIRA et al., 2008, p. 4-5).

Os fluxos migratórios se intensificam. São italianos, alemães e portugueses, com a experiência em atividade comercial e industrial, que, ao chegarem à cidade, iniciam uma atividade semelhante da que realizavam em sua terra natal. Um caso foi o da indústria Poock & Cia. de Charutos, que produzia charutos na Alemanha, cujo proprietário era um imigrante alemão. A fábrica, instalada no Rio Grande em 1891, contou, inicialmente, com técnicos de Cuba e da própria Alemanha. Toda a produção era vendida para o mercado interno brasileiro, e a matéria-prima vinha também de Cuba, até que houve a necessidade de fomentar cadeia produtiva do fumo.

Além disso, a contratação da empresa francesa, Cia. Francesa, que empregou 4 mil pessoas para a construção do Porto Novo, abriu espaço para o capital estrangeiro. Após a Primeira Guerra Mundial, instalou-se na cidade o frigorífico SWIFT, de capital estadunidense, a Cia. de Fiação e Tecelagem Rio Grande, de capital italiano, dentre outras empresas.

Também no período há o estabelecimento de diversas indústrias de capital nacional, que coincidem com a II dualidade descrita por Rangel, ocupando, no pólo interno, o feudalismo e o capitalismo mercantil e, no pólo externo, o capitalismo mercantil e industrial. Os estancieiros perdem o poder político para a burguesia mercantil, sócio-maior desta dualidade, e o capitalismo comercial, fortalecido, investe o excedente na indústria de bens de consumo, criando já neste período um pólo industrial.

Neste período, Dalmazo e Ronchetti (2004) destacou ainda a encampação do Porto de Rio Grande, que, em 1919, possibilitou a redução das tarifas, introduzindo melhorias administrativas e técnicas que alteraram a condição clandestina do fluxo de mercadorias inclusive. “O porto de Rio Grande pôde ampliar a sua participação no embarque de produtos exportados da economia sul-rio-grandense. Nesta época, no ano de 1920, a viação férrea, que foi encampada no início do século XX, passou para o controle do Governo do RS” (DALMAZO e RONCHETTI, 2004, p. 48).

No quinto período, entre 1920 e 1950, segundo Salvatori et al. (op. cit.), merece destaque o Frigorífico SWIFT, que, em 1919, já exportava carne congelada para os EUA. Com a movimentação econômica da cidade, nesta época, pessoas de diversos municípios próximos migravam à procura de emprego, o que levou à invasão de uma vila planejada pelos franceses da Cie. Française.

No sexto período, entre 1950 a 1970, houve a estagnação da economia, com redução no processo migratório. Os frigoríficos mais importantes fecharam no final dos anos 50. “A crise da indústria têxtil, envolvendo a Cia. União Fabril e a Fábrica Nova (depois Hering), os problemas sociais se agravaram, resultando em grande número de desempregados” (SALVATORI et al., op. cit., p. 48).

Ao que tudo indica, não há relação entre os dois setores fabris. A crise dos frigoríficos se deu pela retração do mercado internacional, na fase descendente do 3º ciclo longo de Kondratieff. Quanto à indústria têxtil no Rio Grande, Paulitsch (2003) e Pereira et al. (2008) destacaram a forte concorrência da indústria gaúcha com os produtos paulistas. Este fato obrigou as empresas à forte qualificação e investimento em equipamentos. Além disso, diversas empresas de pequeno porte fecharam ou foram

adquiridas por outras, como a aquisição da Cia. de Fiação Tecidos Progresso da Fronteira de Uruguaiana, adquirida pela Cia. União Fabril do Rio Grande. No entanto, o custo médio de produção foi diminuindo a lucratividade da empresa da Cia. União Fabril, que é vendida em 1968, já em estado de falência, encerrando suas atividades em 1970.

As marcas na paisagem urbana deixadas com o fechamento da fábrica foram muito fortes, principalmente porque a empresa representava um marco para a economia local e para o Estado. Paulitsch (2003) destacou que:

A empresa era pioneira na produção de tecidos e panos de lã. Os empregados cumpriam um horário regular de 10h e 30min por dia, e, conforme necessário, aumentavam jornada de trabalho. A nota que saiu no jornal Echo do Sul, de 7 de maio de 1885, explicita a importância deste pioneirismo na produção industrial, como também do atendimento aos funcionários, com assistência social, casas para trabalhadores, escolas, bibliotecas, assistência médica, cooperativas de consumo, bandas de música e esportes [...]. (PAULITSCH, 2003, p. 63)

O crescimento do Rio Grande mostrava-se próximo do capitalismo mercantil, articulando com o capitalismo industrial externo a aquisição de máquinas e de pessoal especializado da Alemanha e da França.

A partir de 1970, iniciou o sétimo e último ciclo cadastrado por Salvatori et al. (op. cit.) com o projeto de construção do Superporto e a formação do corredor de exportação para o sul do Brasil. Além disso, estabeleceu-se a base para o Distrito Industrial na retroárea do Porto, atraindo diversas empresas, tais como: graneleiras de carne, de fertilizantes, de óleo vegetal e de centro de gaseificação. Houve novo impulso migratório, mas agora a exigência do mercado era para mão-de-obra qualificada.

Nesta fase, o capitalismo mundial passava pelo 4ª ciclo de Kondratieff, e, como em todas as fases descendentes, o Brasil crescia para dentro. Nota-se que as obras no Superporto tiveram financiamento do capitalismo financeiro externo, e o capitalismo industrial amplia seus investimentos no distrito industrial.

A expansão da indústria alimentícia da produção de óleos vegetais, bruto e refinados, margarina e farelo de soja, segundo Araújo (2006), está relacionada à introdução e à expansão da cultura da soja no Estado, a partir da década de 60. No final da década de 1966, Araújo (op. cit., p. 12) constatou a existência de 27 empresas operando no Estado, concentradas geograficamente em Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e algumas áreas de cultivo de soja, próximas dos mercados consumidores, ou de locais com facilidade de escoar a produção, ou ainda, de proximidade de matéria-prima.

O abate, conservas e banha, na indústria de alimentos, tiveram crescimento desacelerado, pois, segundo Araújo (2006), o crescimento da produção de óleo vegetal levou ao declínio do consumo de banha, assim, como as carnes frigorificadas reduziram o consumo do charque. Na década de 50, existiam mais de 18 frigoríficos, dentre cooperativas e não-cooperativas, e apenas 2 charqueadas entre as 20 unidades de carne bovina do Rio Grande do Sul, a maioria localizada em Pelotas e Rio Grande. Pelotas possuía mais de 30 indústrias de óleo vegetal na década de 70 (ARAÚJO, 2006). As atividades portuárias até este período, não geraram reinversões na economia microrregional, já que estes municípios permanecem fortemente ligados ao setor primário.

A comparação dos índices de crescimento econômico entre as regiões do Rio Grande do Sul evidenciou que a economia do sul do Estado foi mais intensa no início do século XIX e, com o passar dos anos, foi perdendo dinamicidade. Um dos fatores apontados, segundo Leornardi et al. (2006), foi o fato de que o norte do Rio Grande do Sul foi capaz de reinverter os lucros da agricultura e, aos poucos, tornou-se industrial. O mesmo caso não aconteceu no sul do Estado, com exceção da cidade de Pelotas e de Rio Grande, que, devido ao grande número de imigrantes, concentrou indústrias na área urbana. As estâncias e as charqueadas viviam em conflitos com o governo, que permitia a entrada de charque uruguaio com preço menor e maior qualidade. Portanto, nestas unidades produtivas, houve intensa concentração de renda, e as estâncias não fomentaram novas atividades econômicas, já que trabalhavam com mão-de-obra escrava ou com baixos salários.

Nesse sentido, Dalmazó e Ronchetti (2004) salientou que na economia do Rio Grande:

[...] as charqueadas, dependia do capital mercantil para a colocação do charque e derivados nos mercados nacional e internacional. Além disso, as condições diferenciadas do mercado local dessas cidades possibilitaram a instalação de empresas de maior porte e uma certa produção diversificada (charutos, tecelagem, conservas alimentícias, moinhos, curtumes, etc.). Porém a expansão em direção a outros produtos pelas indústrias locais estava limitada, devido à existência de grande concentração de renda ali e na região de entorno. Por isso, essas indústrias sofreram mais a concorrência de produtos similares importados devido à sua vinculação, como cidades portuárias, com os demais mercados. Nesse sentido, à medida que as comunicações entre o centro e o sul melhoravam, a concorrência aumentava e agravava a condição da indústria de bens de consumo. (DALMAZO e RONCHETTI, 2004, p. 39).

Situações como estas ampliaram a diferença entre as regiões do Estado gaúcho e reduziram a participação da cidade do Rio Grande. Pode-se perceber, na Tabela abaixo,

que as perdas são significativas no sul do Rio Grande do Sul, com a redução no percentual do PIB do Estado, entre 1939 a 2003, revelando o empobrecimento da metade sul. Constatase, ainda, que as reduções permaneceram em queda, reagindo levemente em 2003.

Tabela 1: Participação percentual da metade norte e sul do Rio Grande do Sul no produto interno do Estado, 1939 a 2003.

Regiões/ano	1939	1949	1959	1970	1980	1990	1999	2003
Metade norte	61,7	69,9	70,5	76,0	78,6	82,3	79,4	78,6
Metade sul	38,3	30,1	23,97	23,9	21,40	17,7	17,2	21,4
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Fundação de Economia e Estatística (FEE) In.; LEONARDI, CORONEL, ALVES, RATHAMNN (2006).

No entendimento de Ilha e Silva (2000, p. 123), “[...] a colonização baseada na pequena propriedade foi uma experiência com muito êxito, vindo a ser reproduzida iniciativa semelhante noutros pontos da província”. A região nordeste, constituída pelo eixo Porto Alegre-Caxias do Sul, teve sua base econômica balizada na agricultura voltada para a subsistência, no comércio artesanal ativo e, posteriormente, no deslocamento das atividades primárias para o setor industrial. As regiões norte e nordeste compreendem a metade norte do Estado do Rio Grande do Sul. O norte do Estado povoou-se pela imigração de descendentes da imigração italiana e alemã, que, em busca de novas terras, colonizaram o norte do Estado desde o planalto até as margens do Rio Uruguai, processo que se manteve até as últimas décadas do século XX (LEORNARDI et al., 2006).

A economia da cidade do Rio Grande perdeu a “vitalidade” quando as charqueadas começaram a entrar em crise. A renda estava mais concentrada do que na metade norte do Estado, bloqueando a diversificação de renda da região (HERRLEIN, 2000).

A indústria pesqueira ainda permanecia forte na região neste período. No entanto, mais recentemente, o governo federal reduziu os investimentos e algumas das maiores indústrias da região fecharam suas fábricas.

Esta crise só pode ser entendida a partir de uma análise macroeconômica que leve em conta a grande concorrência entre as indústrias pesqueiras mundiais e uma análise microeconômica, que trabalhe com as condições de crescimento do Estado do

Rio Grande do Sul.

No entanto, o perfil econômico da cidade do Rio Grande começou a mudar com a instalação de um pólo naval da Petrobrás e a construção da primeira plataforma, P-53, entregue em setembro de 2008. Espera-se que esta atividade, aliada ao treinamento da mão-de-obra, potencialize economicamente a região, ampliando a empregabilidade e o dinamismo econômico da metade sul do Rio Grande do Sul.

Outro destaque é para instalação do terminal portuário da Aracruz Celulose no município de São José do Norte, para escoar a produção de eucaliptos e de celulose. Acredita-se que, para a construção deste terminal, serão necessários 850 trabalhadores diretos e mais de 4 mil indiretos, numa cidade em que a maioria da população vive da agricultura, da pesca e da pecuária. Por isso, a empresa lançou um programa de alfabetização e posterior treinamento de mão-de-obra para garantir o início das obras. A área a ser construída é de 64 hectares, com píer de atracação de navios e barcaças, armazéns para celulose, oficinas, além de prédios administrativos.

Este terminal terá investimentos de 130 milhões de reais, com calado de 12 m, sem necessidade de desassoreamento constante. A organização da logística da Aracruz Celulose é de transportar a celulose produzida na fábrica em Guaíba, via barcaças pela Laguna dos Patos, para os navios (Revista portuária, 21/10/2008).

A mudança do novo regime de acumulação vem acompanhada de mudanças tanto no modo de produção como no modo de consumo, nas transações e nas instituições de regulação social. Criam-se novos espaços de divisão social do trabalho, onde as empresas locais concorrem com empresas de qualquer lugar do mundo, vivenciando-se um intenso processo de conexão e articulação.

Nesse sentido, os portos cumprem o papel de garantir que a produção atinja o consumidor final por meio de custo mais reduzido. Historicamente, as cidades portuárias tiveram mais vantagens sobre as demais cidades, principalmente porque o transporte marítimo era o meio mais rápido de redução de escalas, talvez por isso Hobsbawn (1994) tenha afirmado que estar próximo de um porto era estar perto do mundo.

O papel dos portos continua a ser destacado na atual fase da economia, principalmente por serem elos importantes para a sociedade, garantindo que a produção, por meio da circulação, se transforme em lucro pelo consumo.

Os sítios portuários deixaram de ser apenas locais beneficiados naturalmente e passam a exigir cada vez mais investimentos para atender à evolução da indústria naval. No atual contexto, estes sítios precisam se tornar competitivos para atrair investimentos de operadores portuários que atuam em várias partes do mundo.

Os portos que não se enquadram nas exigências da logística internacional têm maior dificuldade de adaptação, ficando, portanto, marginalizados na integração produtiva nacional e internacional. As consequências deste processo de evolução para as cidades portuárias é a perda da dinamicidade econômica, pois toda a infraestrutura criada durante anos de atividade fica obsoleta. Além disso, muitas das atividades industriais instaladas na cidade para facilitar o descolamento da sua produção para outros centros deixavam-na tão rapidamente quanto os navios do porto.

As cidades portuárias de Paranaguá e de Rio Grande, ao longo de sua história, tiveram o desenvolvimento territorial influenciado pela readequação de seus portos. A cada necessidade de realocação do sítio portuário, a ocupação territorial se expandia para as proximidades, por meio de pequenos negócios, novos loteamentos, entre outros.

Na primeira década do século XXI os portos de Rio Grande e de Paranaguá, ainda sob o efeito da Lei de Modernização, tinha reduzido consideravelmente o número de empregos na atividade portuária. Além disso, a unitização da carga, com o emprego dos contêineres passou a exigir um trabalhador mais qualificado.

Já as indústrias que mantinham intenso processo de exportação, continuavam se instalando nas cidades portuárias. Com destaque para a indústria de beneficiamento da soja. Estas indústrias movimentaram a economia local, no entanto, os índices de empregabilidade no setor industrial permanecem semelhantes ao que se verifica no Brasil hoje, com fortalecimento do setor de serviços.

Nos últimos anos, os investimentos em infraestruturas voltaram a trazer os portos como estratégicos para o crescimento brasileiro. Isso se faz sentir em especial em Paranaguá e Rio Grande. Tais obras tornarão estes portos ainda mais modernos e eficientes no mercado nacional e internacional.

Entretanto, esses investimentos devem ser acompanhados de planejamento estratégico para as cidades portuárias e sua microrregião. Tal planejamento permite que se faça escolhas para direcionar o desenvolvimento das cidades.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, N. C. M. *Origens e evolução espacial da indústria de alimentos do Rio Grande do Sul*. Disponível em: www.fee.rs.gov.br/sitefee/download/eeg/1/mesa_2006.
- BAUDOIN, T. A cidade portuária na mundialização. In.: COCCO, G. SILVA, G. (Orgs). *Cidades e portos*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- BERNARDES, N. Expansão do Povoamento do Estado do Paraná. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, nº 14. out./dez. de 1952.
- CANEPARO, S. C. *Manguezais de Paranaguá - Uma Análise da Dinâmica Espacial da Ocupação Antrópica - 1952-1996*. Tese Doutorado (Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento). UFPR. Curitiba. 1999.
- CERDEIRA, P. C. R.. *A percepção do lixo na perspectiva de diferentes atores sociais no ambiente urbano de Paranaguá*. Tese de doutorado. Curitiba, PR: Universidade Federal do Paraná. 1999.
- DALMAZO, R. A. e RONCHETTI, C. *As relações de comércio do Rio Grande do Sul - do século XIX a 1930*. Porto Alegre: FEE, 2004.
- DOMINGUES, M. V. R. *Logística e transporte marítimo internacional: impactos sobre o sistema portuário brasileiro*. Rio de Janeiro: UFRJ. Doutorado em Geografia, 2001.
- DOMINGUES, M. V.R.. *Superporto do Rio Grande: plano e realidade. Elementos para uma discussão*. Rio de Janeiro: UFRJ. Dissertação de Mestrado em Geografia, 1995.
- FREITAS, S. C. *Tecendo laços: as práticas comunitárias dos escravos em Antonina – PR*. Florianópolis: UFSC. Dissertação de mestrado, 2003.
- FREITAS, W. F. *Aspectos históricos de Paranaguá*. 2. ed. Paranaguá: Centro Municipal de Cultura, 1974.
- GERHARDT, T. E. *Situações de vida, pobreza e saúde: estratégias alimentares e práticas sociais no meio urbano*. Porto Alegre: UFRGS. Mestrado em Enfermagem, 2004.
- GODOY, A. M. G. *Um olhar sobre a cidade de Paranaguá: os impactos sócio-ambientais das mudanças portuárias*. Curitiba: UFPR. Tese de Doutorado, 1998.
- HERRLEIN, R. Jr. Desenvolvimento Industrial e mercado de trabalho do Rio Grande do Sul: 1920 -1950. *Revista Sociologia e Política*. Curitiba, jun. 2000.
- KONDRATIEFF, N. D. *Las Ondas Largas de La Economia*. Madrid: *Revista de Occidente*. 1926.
- LEANDRO, A. *Imagens fotográficas e memórias: uma incursão pelo passado da cidade de Antonina – PR*. Campinas: Instituto de Artes, Unicamp. 2002.

- LEFEBVRE, H. *La revolución urbana*. Madrid: Alianza Editorial, 1983.
- LEORNARDI, A.; CORONEL, D. A.; ALVES, F.; RATHAMNN, R.. *Estudos Teóricos em economia regional. Desigualdades regionais do Rio Grande do Sul: uma análise das metades sul e norte*. UFSM, 2004.
- MAMIGONIAN, A. *Desenvolvimento Econômico e Questão ambiental*. São Paulo: Departamento de Geografia/ USP, sem data.
- MARTINS, C. A. A. *Indústria da Pesca no Brasil: o uso do território por empresas de enlatamento de pescado*. Florianópolis: UFSC, Tese de doutorado, 2006.
- MONBEIG, P. *Ensaio de geografia humana brasileira*. São Paulo: Livraria Martins, 1940.
- MONIÉ, F. e SILVA, G. (orgs.). *A mobilização produtiva dos territórios. Instituições e logística do desenvolvimento local*. Rio de Janeiro, DP&A, 2003.
- NEU, M. F. R. *A organização dos portos do sul do Brasil e sua influência na economia nacional – da gênese ao século XXI*. São Paulo: USP, Tese de Doutorado, 2009.
- PAULITSCH, V. *RHEINGANTZ: uma vila operária em Rio Grande*. Campinas: UNICAMP, 2003.
- PEREIRA, J. M. D. e ARENDT, M. *O desenvolvimento da indústria gaúcha no século XX*. Anais do 4º Encontro de Economia Gaúcha. Porto Alegre: PUC. Meio eletrônico www.pucrs.br/eventos/eeg Acesso em 17 de janeiro de 2009.
- RANGEL, I. *Recursos Ociosos e Política Econômica*. São Paulo: Hucitec, 1980.
- RATHAMNN, R. *Desigualdades Regionais no Rio Grande do Sul: uma análise das Metades Sul e Norte*. Porto Alegre: FEE. Evento PUC-RS – site: [hyperlink http://www.pucrs.br/eventos/3eeg/Artigos](http://www.pucrs.br/eventos/3eeg/Artigos) Acesso em 11/08/2006.
- RIBEIRO, C. M. *Estudo de quatro municípios da serra do sudeste do rio grande do sul e possíveis alternativas para o seu desenvolvimento*. Lavras: UFederal de Lavras. Dissertação de Mestrado, 1996.
- SALVATORI, E. *et AL*. Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, vol. 51, nº 1, 1989.
- SANTOS, M. *Espaço e sociedade: ensaios*. Petrópolis: Vozes, 1982.
- SILVA, M. P. Moreira. *Porto do Rio Grande- estudo sobre o impacto das melhorias das condições de acesso marítimo nas instalações existentes e definições sobre a modernização de estruturas de atracação*. Porto Alegre: UFRGS: Dissertação de eMestrado, 2001.
- SOUZA, M. A. *Política e evolução da atividade pesqueira no Rio Grande do Sul: 1960 a 1997*. Porto Alegre: UFRGS, Dissertação de Mestrado, 2001.

WAIBEL, L. *Capítulos de geografia tropical e do Brasil. 2ª ed. Superintendência de recursos naturais e meio ambiente (SUPREN)*. Rio de Janeiro: 1979.