

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS – UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA
NÍVEL MESTRADO**

CRISTIANE ALVES BRANCO MARTINS

**O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE RIO GRANDE
AO LONGO DE SUA HISTÓRIA**

SÃO LEOPOLDO

2014

CRISTIANE ALVES BRANCO MARTINS

**O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE RIO GRANDE
AO LONGO DE SUA HISTÓRIA**

Proposta de Projeto de Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Economia, pelo Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade do Vale do Rio dos Sinos.

Orientador: Prof. Dr. Tiago Wickstrom Alves

SÃO LEOPOLDO

2014

M386d Martins, Cristiane Alves Branco
O desenvolvimento da cidade de Rio Grande ao longo de sua história / por Cristiane Alves Branco Martins. -- São Leopoldo, 2014.

64 f. : il., mapas color. ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em Economia, São Leopoldo, RS, 2014.

Orientação: Prof. Dr. Tiago Wickstrom Alves, Escola de Gestão e Negócios.

1.Desenvolvimento econômico – Rio Grande (RS). 2.Portos – Rio Grande (RS). 3.Rio Grande (RS) – História. 4.Distritos industriais. 5.Polo Naval. I.Alves, Tiago Wickstrom. II.Título.

CDU 338.1(816.5RIO GRANDE)
656.61(816.5RIO GRANDE)
94(816.5RIO GRANDE)

Catálogo na publicação:
Bibliotecária Carla Maria Goulart de Moraes – CRB 10/1252

CRISTIANE ALVES BRANCO MARTINS

**O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE RIO GRANDE
AO LONGO DE SUA HISTÓRIA**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre, pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Econômicas da Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS.

Aprovada em 19 de dezembro de 2014.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Tiago Wickstrom Alves - Orientador - UNISINOS

Prof. Dr. Igor Alexandre Clemente de Moraes - Examinador - UNISINOS

Prof. Dr. Marcos Tadeu Caputi Lélis - Examinador - UNISINOS

Prof. Dr. Calos Alberto Diehl - Examinador - UNISINOS

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela possibilidade de estar viva e feliz.

Às mulheres da minha vida: minha mãe Glisimar, pela vida, pelo carinho e compreensão; minha tia Cléia, pelo estímulo carinho e pela palavra amiga, não só no Mestrado, mas em todos e qualquer novo investimento. A minha vó Ruth, pela compreensão e força que emana dela a todos nós. As minhas irmãs: Angélica e, em especial, à Luciane por tudo (carinho, compreensão e estímulo). À Karoline, minha prima e afilhada, minha fonte de inspiração e a razão da minha vida.

Eu agradeço ao Curso de Mestrado, a todos os professores que nos propiciaram mais conhecimento, vivência e excelente material didático que tivemos acesso, sobretudo aos funcionários; em especial, à Patrícia pela presteza e rapidez em solucionar nossas dúvidas. Aos colegas, pelos momentos de união diante das dificuldades do convívio fraterno que tivemos ao longo do Curso de Mestrado; estaremos sempre juntos basta um e-mail para acionar o contato, obrigada por tudo.

Um agradecimento especial ao Prof. Dr. Tiago Wickstrom Alves, Coordenador de nosso Curso de Mestrado, e meu orientador pela: compreensão, respeito, dedicação, conhecimento, estímulo, esperança e palavras de conforto diante das inúmeras adversidades que ocorreram ao longo desta Dissertação.

Agradeço também a todos que de uma forma ou outra contribuíram para a conclusão desta Dissertação e que de alguma maneira acabei esquecendo-me de descrever, há todos, muito obrigada.

RESUMO

A presente dissertação relata um breve apanhado de informações sobre as atividades econômicas desenvolvidas na cidade de Rio Grande, desde sua fundação em fevereiro de 1737, até a atualidade. Este estudo tem como objetivo geral analisar em que aspectos o atual ciclo econômico de Rio Grande decorrente do Polo Naval se difere dos anteriores. Os objetivos específicos visam: identificar os ciclos de desenvolvimento econômico ao longo da história de Rio Grande; verificar como foi implantada a indústria do Polo Naval na cidade de Rio Grande; e aferir as possíveis modificações na economia riograndina, após a implantação do Polo Naval de Rio Grande. Cabe destacar que o município já teve a economia baseada na agricultura e na pecuária durante seu período de formação. Contudo, destacava-se por ser um escoadouro da produção via portuária, inclusive no período das charqueadas, embora não tenha sediado indústrias do setor por dificuldades climáticas. Durante o período de formação da indústria local, sediou diversos ramos de atividades como têxtil, frigorífico, alimentício, refino de petróleo, pesqueiro e fertilizante. Atualmente, com a implantação do Polo Naval, conta como um Distrito Industrial diversificado, constituído de empresas de diversos setores, tais como de metalurgia, energia e química, madeireira, papel e celulose, serviços, alimentos e fertilizantes, além de contar com uma excelente estrutura portuária, capaz de escoar a produção agrícola e pecuária das diversas regiões do Rio Grande do Sul.

Palavras-chave: Rio Grande. Distrito Industrial de Rio Grande – DIRG. Porto. Polo Naval.

ABSTRACT

The dissertation herewith provides some brief information on the economic activities which are developed in the town of Rio Grande, from its foundation in February 1737 until presently. The overall aim of this study is to analyze how today's economic cycle, which is based on the Naval Complex, differs from the previous ones. The specific aims intend to: identify the cycles of economic development throughout the history of Rio Grande; to see how the Naval Complex industry was started in the town of Rio Grande; and to check possible changes in the town's economy after the start of the referred Naval Complex. It is worthwhile to point out that the town used to have its economy based on agriculture and cattle raising during the time of its formation. However, Rio Grande used to stand out as a harbour outlet of the local produce back then, which included the period of the jerked beef business, although the town did not host any industries of the latter business sector due to local climate constraints. During the period of the local industry formation, the town hosted a diversified industry such as textiles, meatpacking, food, oil refining, fishing, as well as fertilizers. Nowadays, with the establishment of the Naval Complex, Rio Grande holds a diversified Industrial District, which comprises companies of several sectors, such as metallurgy, energy, chemicals, wood, paper and cellulose, services, food, and fertilizers, as well as hosting an excellent harbor structure, capable of outletting the farm and cattle raising produce from all over the state of Rio Grande do Sul.

Key words: Rio Grande. Rio Grande's Industrial District – DIRG. Harbor. Naval Complex.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Fábrica Rheingantz - 1950.....	30
Figura 2: Frigorífico Swift – Rio Grande.....	31
Figura 3: Refinaria de Petróleo Ipiranga.....	34
Figura 4: Áreas de Atendimento à Navegação do Porto Velho	45
Figura 5: Áreas de Atendimento à Navegação do Porto Novo	46
Figura 6: Áreas de Atendimento à Navegação do Superporto	47
Figura 7: Porto de Rio Grande – Área de Expansão	48

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Charqueadas no Rio Grande do Sul - 1880 – 1920.....	26
--	----

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Estatísticas das Principais Fábricas Instaladas em Rio Grande	32
Quadro 2: Posição Atual do Distrito Industrial de Rio Grande	39
Quadro 3: Instalação de Novas Empresas em Rio Grande	53

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Matança de Gado nas Charqueadas - Pelotas (1862 – 1920)	25
--	----

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

- AGDI - Agência Gaúcha de Desenvolvimento e Promoção do Investimento
- APL - Arranjos Produtivos Locais
- CIRG - Centro de Indústrias de Rio Grande
- DEPRC - Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais
- DIRG - Distrito Industrial do Rio Grande
- EBR - Estaleiros do Brasil
- ERG - Estaleiros Rio Grande
- FEE - Fundação de Economia e Estatística
- FURG - Fundação Universidade Federal do Rio Grande
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- MERCOSUL - Mercado Comum do Sul
- NLI - Núcleo Logístico Intermodal
- OCEANTEC - Parque Científico e Tecnológico do Mar
- PIB - Produto Interno Bruto
- PROMEF - Programa de Modernização e Expansão da Frota
- PROMINP - Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural
- SEBRAE - Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
- SEINFRA - Secretaria de Infraestrutura e Logística do Rio Grande do Sul
- SUDEPE - Superintendência de Desenvolvimento da Pesca
- SUPRG - Superintendência do Porto de Rio Grande
- ZPE - Zona de Processamento de Exportação

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA	13
1.2 OBJETIVOS	15
1.2.1 Objetivo Geral	15
1.2.2 Objetivos Específicos	15
1.3 JUSTIFICATIVA	16
1.4 DELIMITAÇÃO DA PESQUISA	16
1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	16
2 FORMAÇÃO ECONÔMICA DA CIDADE DE RIO GRANDE	17
3 PERÍODO DAS CHARQUEADAS	23
3.1 O INÍCIO DA INDÚSTRIA DO CHARQUE	23
3.2 A PRODUÇÃO DE CHARQUE NO RIO GRANDE DO SUL	24
4 A INDUSTRIALIZAÇÃO RIOGRANDINA.....	29
4.1 PRIMEIRO CICLO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DE RIO GRANDE.....	29
4.2 SEGUNDO CICLO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DE RIO GRANDE.....	33
4.2.1 Indústria Petrolífera.....	33
4.2.2 Indústria Pesqueira	37
4.2.3 Industrialização Recente de Rio Grande – o Distrito Industrial	39
4.3 SÍNTESE DO CAPÍTULO.....	41
5 O PORTO DE RIO GRANDE	42
5.1 O ZONEAMENTO DO PORTO DE RIO GRANDE.....	44
5.1.1 Porto Velho.....	45
5.1.2 Porto Novo.....	45
5.1.3 Superporto.....	46
5.1.4 Área de Expansão	47
6 POLO NAVAL E OFFSHORE DE RIO GRANDE.....	50
7 CONCLUSÃO.....	55
REFERÊNCIAS	58

1 INTRODUÇÃO

A cidade histórica de Rio Grande foi fundada pelo Brigadeiro José da Silva Paes em 19 de fevereiro de 1737, sendo elevada à categoria de município em 1835, quando a Vila de São Pedro passou a ser chamada de Rio Grande. De colonização portuguesa, a influência lusitana está presente no traçado de seus inúmeros prédios históricos. Por meio do Decreto Estadual nº 34.472, de 11 de setembro de 1992, foi concedido ao município o título de “Cidade Histórica”. Sua posição geográfica privilegiada abriga o único porto marítimo do estado, representando o principal escoadouro de sua produção, sendo também o segundo maior em movimentação de contêineres do país, de acordo com a Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG). Constitui-se ainda no responsável pela exportação de grãos e cargas do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), assim como pela importação de contêineres e fertilizantes do país.

Neste trabalho, realizou-se um levantamento dos dados socioeconômicos da cidade de Rio Grande, desde sua fundação até o ano de 2010. Serão analisados os diversos ciclos econômicos ao longo de sua história até o mais recente, advindo da implantação do Polo Naval de Rio Grande, que teve início em 2006. Em 2008, o município passa a ter o quarto maior Produto Interno Bruto (PIB) do estado, com previsão de se tornar o segundo maior em poucos anos (FEE, 2008).

Busca-se compreender, no decorrer deste estudo, os ciclos econômicos ocorridos no município de Rio Grande/RS, pautando-se pelo referencial teórico da indústria motriz, conforme conceituação feita por François Perroux e Hirschman, de acordo com a qual o desenvolvimento se dá naturalmente de forma desequilibrada, em função da necessidade de concentração dos recursos de investimentos. O problema da pesquisa e o objetivo que dela decorre serão especificados nas seções que seguem.

1.1 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

O crescimento econômico, conforme Monastério (2002), tem sido desigual em termos espaciais ao longo da história da humanidade, não ocorrendo no mesmo lugar durante todo o tempo, de tal forma que regiões dinâmicas podem se tornar deprimidas e vice-versa. As

razões que explicariam tais diferenças são muitas e decorrem de uma ampla diversidade de teorias, porém elas podem ser divididas em duas amplas correntes: aquelas que impulsionam o crescimento a partir das questões de oferta, como os modelos neoclássicos – conforme Galeano e Feijó (2010); e aquelas que argumentam na relevância da demanda – como as teorias Kaldorianas.

Contudo, um dos modelos mais tradicionais em economia regional é a teoria das indústrias motrizes, desenvolvida por François Perroux em um conjunto de artigos reunidos na obra *L'Économie du XXème siècle*, em 1960. Essa teoria, de acordo com Silva (2004), mais tarde ficou conhecida como a Teoria dos Polos de Crescimento.

Segundo Silva (2004), uma região se transformaria em Polo de crescimento a partir de uma indústria motriz que geraria externalidades positivas na economia da região. No entanto, para que seu impacto fosse significativo, ela deveria: ser grande o suficiente para dinamizar a região em que se encontra; apresentar uma taxa de crescimento superior à média; e apresentar elevada interdependência técnica com outras indústrias, de modo a formar um complexo industrial.

Embora a cidade de Rio Grande tenha passado por diversos ciclos econômicos que impactaram significativamente seu crescimento, como o ciclo da pecuária, do charque e das indústrias frigoríficas, de acordo com Pesavento (1984), ela não foi capaz de manter seu crescimento, de tal forma que, no início da década de 2000, ela estava empobrecida e sem perspectiva de crescimento econômico. Contudo, com o advento do Polo Naval, a região passou a apresentar um crescimento econômico muito superior às demais regiões do estado. Muitos acreditam que esse crescimento se manterá por um longo tempo, modificando radicalmente a realidade econômica do município. Composto este cenário, há ainda um porto marítimo comercial, com uma movimentação de mais de 33 milhões de toneladas, destacando-se entre os portos mundiais no setor de grãos (POLO NAVAL, 2014).

De acordo com Barbosa e Torres (2010), o Polo Naval não se deu por um movimento de desconcentração industrial ou espontaneamente em função das alterações logísticas, como verificado em diversas regiões do Brasil. Na realidade, ele é fruto de um projeto de investimento público que, segundo Siqueira e Siffert Filho (2001), visava promover o desenvolvimento regional. Verificou-se, então, a importância dos gastos públicos e dos investimentos de empresas estatais, como o da Petrobras no Polo Naval de Rio Grande/RS.

Nesse sentido, o crescimento econômico, para Hirschman, ocorreria de forma díspar, fundamentalmente a partir da concentração de capital. Por falta de recursos econômicos em

países subdesenvolvidos, algumas regiões necessitariam de investimentos públicos, principalmente nas áreas de infraestrutura, buscando atrair novos investimentos e, com isso, aumentar o número de empregos (SOUZA, 2008). Cabe observar que esse parece ter sido o elemento determinante do crescimento do município de Rio Grande.

Assim, considerando o fato de que Rio Grande apresentou diversos ciclos econômicos e, após a fase de expansão, passou por longos períodos de depressão econômica, questiona-se: em que o atual ciclo decorrente do Polo Naval se difere dos anteriores? Considerando tal questão é que se estabeleceu o objetivo desta pesquisa, como se explicita na subseção que segue.

1.2 OBJETIVOS

Nesta seção, serão apresentados os objetivos geral e específicos em que se baseou a presente pesquisa.

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar em que o atual ciclo econômico de Rio Grande decorrente do Polo Naval se difere dos anteriores.

1.2.2 Objetivos Específicos

A pesquisa terá por objetivos específicos:

- Identificar os ciclos de desenvolvimento econômico ao longo da história de Rio Grande.
- Verificar como foi implantada a Indústria do Polo Naval na cidade de Rio Grande.
- Aferir as possíveis modificações na economia riograndina após a implantação do Polo Naval de Rio Grande.

1.3 JUSTIFICATIVA

Analisar o atual momento econômico que está ocorrendo em Rio Grande com base nos ciclos anteriores, buscando vislumbrar as perspectivas de estabilidade do período atual. Assim, a presente dissertação possui uma relevância teórica, pois dará elementos para a análise de determinantes do crescimento regional em diferentes vertentes do pensamento. Há, ainda, uma contribuição empírica, em função de que os gestores públicos possam se utilizar dos resultados desta pesquisa para ampliarem seus conhecimentos acerca da região, aumentando a eficiência de suas políticas. Por fim, há uma relevância de oportunidade e viabilidade, ou seja, o momento é oportuno, pois o presente ciclo encontra-se numa fase inicial, permitindo que os gestores públicos realizem ajustes em suas respectivas políticas. Quanto mais informações a respeito desse estágio de crescimento, melhor será para os gestores, visto que terão maiores subsídios para organizarem suas estratégias de políticas públicas. Já, no que se refere à viabilidade, há uma ampla gama de informações capazes de comportar o desenvolvimento de pesquisas de tal natureza.

1.4 DELIMITAÇÃO DA PESQUISA

Esta pesquisa tem como processo metodológico a construção de um ensaio teórico acerca dos ciclos econômicos da cidade de Rio Grande. Essa construção é realizada com base em análise documental.

1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Em relação à estrutura deste estudo, cabe explicar que esta dissertação será composta de sete capítulos. São eles: 1) Introdução. 2) Formação Econômica da cidade de Rio Grande. 3) Período das Charqueadas. 4) Industrialização Riograndina. 5) Porto de Rio Grande. 6) Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande. 7) Conclusão .

2 FORMAÇÃO ECONÔMICA DA CIDADE DE RIO GRANDE

Segundo Queiroz (1987), o governador da época (1737-1740), André Ribeiro Coutinho, visando povoar a região, forneceu terras, sementes, instrumentos e bovinos para a prática da agricultura, aos trabalhadores que se dispusessem a ir para a localidade onde hoje está situado o município de Rio Grande. Todos teriam recebido, ainda, mantimentos diversos, como carne e farinha, até a primeira colheita, além de materiais para as casas, conforme acordo estipulado com Silva Paes. As sementes eram basicamente lentilhas e feijão; dez a doze cabeças de gado *vacum* por produtor, que também recebia ferramentas; dois alqueires de sal e dois alqueires de cal.

Esse processo de ocupação deveu-se ao advento da Lei das Terras (Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850), que extinguiu o regime de concessão das sesmarias, enquanto estimulava os imigrantes a possuírem terras e trabalharem nelas. Nesse caso, era cobrada dos imigrantes recém-chegados a chamada “dívida colonial”, que consistia em pagar ao governo o preço da terra e reembolsá-lo pelo auxílio inicial. Dessa forma, o colono endividava-se hipotecando seu trabalho e sua produção futura em troca da terra.

De acordo com Queiroz (1987), a atividade agrícola decorrente destes imigrantes açorianos deveria manter o abastecimento da unidade familiar e fornecer excedentes tanto para o mercado regional como o nacional. Já conforme Vieira e Rangel (1993), a distribuição de terra aos colonos açorianos foi responsável pelo povoamento que estabeleceu as bases da vila e mais tarde a cidade de Rio Grande.

Contudo, o comércio na vila que estava em formação não se desenvolveu originalmente a partir da base dos imigrantes açorianos, mas sim dos alemães num primeiro momento e, posteriormente, dos italianos. Estes se apropriavam do excedente produzido pela agricultura colonial, fundamentalmente pela diferença dos preços pagos aos produtores e recebidos dos consumidores. Ainda, constituídos como um pequeno grupo de comerciantes, eles conseguiam, de forma oligopolista, impedir que a alta de preços dos gêneros alimentícios fosse repassada aos produtores. Desse modo, destaca Pesavento (1991), tais comerciantes foram capazes de impedir a incorporação dos benefícios das atividades rurais ao pequeno produtor. Para um melhor entendimento dessa relação e das condições dos produtores da região naquela época, cita-se:

Este encontrava praticamente isolado dos estímulos do mercado em razão da ação monopólica-monopsônica do comerciante, que controlava a venda dos artigos não coloniais e a compra dos produtos da região. Estabelecia-se, dessa forma, um intercâmbio desfavorável aos colonos, pequenos proprietários, que se viam progressivamente submetidos ao capital comercial. Além disso, tanto pelo seu papel de introdutor de produtos manufaturados importados quanto pela sua capacidade de transformar-se em capital industrial, o capital comercial contribuiu para o aniquilamento do artesanato doméstico reduzindo o colono à situação de mero produtor de matérias-primas (PESAVENTO, 1991, p.34).

Dada essa circunstância, o pequeno produtor rural não tinha condições financeiras de implantar melhorias técnicas capazes de proporcionar maior rendimento às suas propriedades. Isso levava ao esgotamento da terra em função da má utilização do solo, que se degradava ainda mais pelo processo de subdivisão das propriedades, em decorrência dos processos de transmissão familiar por herança, devido ao fato de que as famílias costumavam ser numerosas. Logo, tinha-se um círculo vicioso que tendia a um esgotamento completo do modo de produção vigente.

Interessante observar que esse processo econômico levou à estagnação de uma área que era altamente produtiva, conforme se pode observar na passagem extraída do livro de Auguste de Saint-Hilaire, denominado “Viagem ao Rio Grande do Sul”, escrito em 1820:

RIO GRANDE, 15 de agosto. – Esta capitania é, certamente, uma das mais ricas de todo o Brasil e das mais favorecidas pela natureza. Situada à beira-mar, é atravessada por lagos e rios que facilitam os meios de transporte. A terra produz, com abundância, trigo, centeio, milho e feijão; e várias experiências têm demonstrado que todas as árvores, legumes e cereais da Europa aí produzirão igualmente bem, se forem cultivados (SAINT-HILAIRE, 2002, p.94).

Em síntese, o processo de ocupação da localidade de Rio Grande levou os pequenos produtores ao endividamento e ao esgotamento de suas terras. Essa situação, que já era desfavorável para aqueles produtores, agravou-se com a implantação do Imposto Territorial no estado em 1903. De acordo com Pesavento (1991), consistia no pagamento do mais alto valor venal por hectare em todo estado, agravado em 1913, devido ao cômputo das benfeitorias como base de cálculo sobre o valor venal da propriedade. A situação econômica de muitos produtores ficou insustentável e eles passaram a abandonar suas terras, migrando para os grandes centros urbanos em buscar trabalho, em especial, à capital, onde se engajavam como operários nas fábricas. Segundo Pesavento (1991), essa tem sido a principal explicação para a ocorrência do êxodo rural.

Em termos agrícolas, os açorianos se destacaram, de acordo com Vieira e Rangel (1993), na produção de trigo, feijão, milho, cevada, ervilha, centeio e legumes. Dito de outro modo eram propriedades com profusão de produtos, sendo que a predominância era do trigo, o qual chegou a gerar excedentes exportáveis. As exportações de trigo, no século XIX, conforme Pimentel (1944) escoavam pelo Porto de Rio Grande, tendo como principais destinos os estados do Rio de Janeiro, Pernambuco e Santa Catarina; já, em termos de países, eram embarcados basicamente para o Uruguai.

Entre o final do século XIX e início do século XX, a produção de cebola cresceu drasticamente, tornando-se uma cultura extremamente relevante para a região. De uma colheita quase nula, passaram, em 1909, a serem exportadas pelo Porto de Rio Grande 7.214 toneladas (PIMENTEL, 1944). Ao analisar a produção agrícola e o comércio da região, já se percebe a relevância desse porto, pois era através dele que a produção primária local conseguia galgar mercados longínquos.

Em paralelo à atividade agrícola, de forma autônoma, surgiu o artesanato. Trata-se de uma habilidade técnica, dominada pelo imigrante e que era desenvolvida por aqueles colonos que não se dedicavam integralmente ao cultivo da terra. O trabalho artesanal era voltado às práticas agropecuárias, conforme Vieira e Rangel (1993), bem como atendia às necessidades urbanas. Com o tempo, a referida atividade ampliou sua área de atuação, de tal forma que passou a ser o elemento determinante para as atividades de transformação de matérias-primas. Cabe explicar que foi a partir dele que se originaram os primeiros estabelecimentos industriais de Rio Grande, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, em áreas como a da fundição, da serralheria, da cutelaria e da marcenaria. O primeiro estabelecimento industrial de grande porte do estado do Rio Grande do Sul ocorreu, de acordo com Vieira e Rangel (1993), no município de Rio Grande: trata-se da Indústria de Fiação Rheingantz, em 1873.

Em situação oposta aos pequenos produtores rurais e ao comércio que se desenvolveu com origem nesse segmento da atividade, havia também o grande proprietário de terra, que se dedicava basicamente à pecuária. Essa atividade sempre foi forte na região e passou a ter impulso com o advento das charqueadas.

A chamada indústria do charque vivenciou três ciclos importantes para seu desenvolvimento: o primeiro aconteceu a partir da seca que atingiu as regiões norte e nordeste do país (Ceará, Piauí e interior da Bahia) entre os anos de 1774 a 1777. Nesse ciclo, o município foi importante na produção, além de ter sido beneficiado por possuir o porto que seria responsável pelo escoamento do charque riograndense, o qual abastecia praticamente

todo o mercado interno do país. Aliás, a existência do porto foi determinante para o desenvolvimento de diversas atividades na então vila; entre elas a cebola, que atingiu a marca de 7.214 toneladas exportadas no início do século XX; o segundo período foi de 1791 a 1793, novamente em função de uma forte seca que assolava o restante do país e que acabou impulsionando sobremaneira a atividade de criação e produção de charque no estado gaúcho; e, finalmente, o terceiro período, também marcado pela seca, nas áreas norte e nordeste do país, entre os anos de 1803 e 1810, que termina por efetivamente sedimentar a consolidação da pecuária gaúcha no mercado nacional.

Esses ciclos fortaleceram de tal forma a pecuária da região que, segundo Queiroz (1987), chegou a representar cerca de 70% das exportações do estado no período de 1790 e 1815. Entre os elementos produzidos e exportados em decorrência da produção pecuária estavam o charque, o couro cru, o sebo e o gado em pé. Os demais 30% eram compostos de produtos como o trigo, o queijo e o peixe salgado. Por sua vez, as importações de produtos gaúchos eram constituídas, conforme o mesmo autor, de uma parte em moeda, devido a sua escassez, e a outra parte através da troca por mercadorias europeias, principalmente com os seguintes produtos: vinhos, sal, açúcar, rum, especiarias, chapéus, fumo, escravos, tecidos, materiais de ferragem e ferro.

Torna-se importante observar que Rio Grande se destacou na produção de leite e na oferta de gado leiteiro para o estado (especialmente da raça holandesa). De acordo com Pimentel (1944), isso ocorreu tendo em vista a natureza de suas terras - pastagens constituídas de variedades com elevado valor nutritivo, bem como a excelente rede hidrográfica, sua topografia e a formação dos migrantes.

Considerando a inovação na pecuária, conforme destaca Pimentel (1944), com a introdução e o aperfeiçoamento genético, o município de Rio Grande foi destaque na atividade leiteira, uma vez que raças como Shorthorn, Polled-Shorthorn e Schwyz foram introduzidas no estado a partir do município de Rio Grande e, posteriormente, difundidas nas demais regiões do Rio Grande do Sul.

Em termos urbanos, no período colonial, a vila era composta de seis ruas principais paralelas ao porto. A parte mais antiga da Vila era ocupada pela população pobre, formada de cabanas pequenas, feitas de barro e cobertas de palha. Entretanto, com o tempo, as condições climáticas desfavoráveis fizeram com que os moradores abandonassem essas casas à invasão das areias e dos fortes ventos.

No livro *Viagem ao Rio Grande do Sul*, escrito por Saint-Hilaire, tem-se a seguinte descrição da Vila que contribui para uma clareza de como era a vida nessa localidade:

A Rua da Praia é larga, mas não perfeitamente reta; edificada de casas cobertas de telhas, construídas com tijolo, possuindo janelas envidraçadas; a maior parte delas é de um andar, várias com sacadas de ferro. É nessa rua que estão situadas quase todas as lojas e a maioria das vendas, umas e outras igualmente bem sortidas. No resto da cidade, não se contam pouco mais de seis a oito casas sobradadas, e as quatro últimas ruas compõem-se quase unicamente de miseráveis casebres de teto bastante alto, porém mal conservados, pequenos, construídos de pau-a-pique e onde moram pessoas pobres, operários e pescadores (...) numa das ruas do Rio Grande, um mercadinho (quitanda) onde negros, acorados, vendem legumes, tais como: couves, cebolas, alfaces e laranjas. Como já tenho dito, não há aqui nascentes nem fontes de água doce, mas atrás da cidade, entre montículos de areia (em lugar denominado Jeribanda), cavaram-se poços, onde a pequena profundidade se encontra muito boa água (SAINT-HILAIRE, 2002, p.107).

Entretanto, esse pequeno povoado teve um crescimento significativo, tornando-se uma das maiores vilas do estado, desfrutando de prestígio semelhante ao da Capital. Segundo Alves (1997), a leitura era um hábito comum em Rio Grande, que contava com o funcionamento de uma série de livrarias que abasteciam a cidade de livros, além de revistas nacionais e estrangeiras. Em 1846, foi fundado o Gabinete da Leitura, que posteriormente transformou-se na Biblioteca Riograndense, instituição que viria a se tornar um dos mais importantes centros culturais do Rio Grande do Sul, e que, atualmente, conta com um acervo de mais de 450.000 volumes.

Durante o percurso da formação econômica de Rio Grande, o setor público exerceu um papel fundamental. O ensino primário, por exemplo, foi de iniciativa pública. Conforme descreve Alves (1997), o mesmo enfrentava problemas de toda ordem, principalmente no que se referia à infraestrutura, pois faltavam prédios que oferecessem condições apropriadas para a realização das aulas. Outro problema foi à falta de professores a partir de 1880, devido a não permissão do exercício de professores contratados, prejudicando as escolas mais afastadas. O ensino secundário foi instituído em pequena escala por iniciativa particular, tendo currículos mais diversificados e contavam com melhores condições humanas e materiais didáticos adequados, sendo de alto custo à prestação dos serviços, limitados a uma minoria privilegiada.

Segundo Pimentel (1944), em termos de infraestrutura, a cidade de Rio Grande contava com uma base organizacional moderna para os padrões da época. Veja:

- a) Transporte ferroviário: construção da linha ferroviária por volta de 1879, facilitando o transporte de carga das mercadorias.
- b) Serviço de telefonia: a Companhia Telefônica Riograndense instalou, em 1925, os telefones automáticos na cidade, sendo o segundo município do estado a desfrutar de tamanho progresso, encurtando as distâncias.
- c) Água potável: a construção da caixa d'água, em 1870, de metal com material importado da França foi a primeira do estado.
- d) Serviço de bondes: os bondes cobriam toda a rede urbana. Eram inicialmente puxados a cavalo; posteriormente, em 1922, foram substituídos pelo sistema elétrico.
- e) Iluminação: a iluminação era a gás, sendo substituída pela elétrica em 1917.
- f) Rede de esgoto: a rede de esgoto foi concluída em 1922.
- g) Os serviços de bondes, ônibus de passageiros, eletricidade, água e esgoto eram dinamizados pelo poder público municipal.

Neste capítulo, buscou-se descrever basicamente a formação econômica da povoação, dando um panorama de setores e agentes que foram proeminentes para o crescimento e desenvolvimento da vila do Rio Grande. Com isso, verificou-se que os imigrantes alemães e italianos foram fundamentais para o desenvolvimento da pequena propriedade rural e o germe da industrialização na região. Ainda, as secas que ocorreram no restante do país contribuíram para impulsionar o desenvolvimento da atividade econômica preponderante na região: a pecuária, igualmente favorecida pela existência do porto. Por fim, o poder público também teve iniciativas determinantes para que o município atingisse elevados níveis de desenvolvimento econômico no século XIX e início do século XX.

É importante destacar que a economia riograndina foi marcada por fortes ciclos desde sua origem. Desse modo, os próximos capítulos abordarão os referidos ciclos ao longo do tempo, buscando estabelecer um entendimento acerca de suas origens e o porquê eles não conseguiram efetivar um processo endógeno de crescimento.

3 PERÍODO DAS CHARQUEADAS

O presente capítulo dedica-se à era das charqueadas, que se constituiu num dos ciclos mais conhecidos da economia riograndina, dada sua relevância em termos de magnitude e de impacto na região. Analisa-se um comparativo, nesse período, e como se desenvolveu essa atividade nas regiões vizinhas em relação ao que estava ocorrendo em Rio Grande.

3.1 O INÍCIO DA INDÚSTRIA DO CHARQUE

A expressão “charqueada” refere-se essencialmente ao local onde o gado é abatido para se realizar o preparo do charque. No Rio Grande do Sul, essa indústria, segundo Pimentel (1944), teve início no município de Pelotas, onde, em 1780, por José Pinto Martins fundou sua unidade de produção às margens do arroio Pelotas. A indústria do charque cresceu rapidamente nessa cidade, a ponto de, em meados de 1800, já contar com a existência de 40 charqueadas, as quais conjuntamente abatiam anualmente cerca de um milhão de cabeças.

O charque, propriamente dito, resultava de um processo em que a carne era submetida a um processo de salgamento e exposição ao sol. Tal método assegurava a conservação do referido produto numa época em que não havia qualquer outra técnica capaz de impedir sua decomposição imediata. Com isso, os pecuaristas tiveram seus mercados ampliados de forma exponencial, pois poderiam abater um boi no Rio Grande do Sul e vender sua carne em São Paulo, Minas ou Rio de Janeiro, que representavam os grandes mercados consumidores. Além disso, também se tornou possível exportar carne a diversos países da América Central.

Para conduzir a carne aos mercados consumidores, havia duas possibilidades: uma por terra, embora fosse demorado e de pequeno potencial de transporte; outra de navio, que, além de mais rápido e seguro, transportava imensos volumes. Esta última, portanto, constituía-se na opção mais viável para a metade sul do estado gaúcho. Assim, a dinamização de tal atividade no estado causou impacto direto no município, que também se envolveu na produção do charque, mas principalmente em função de que a ampla maioria do charque produzido na região da campanha era comercializada via porto de Rio Grande.

Pimentel (1944) descreve o aspecto das primeiras charqueadas como galpões cobertos com palha, varais para estender a carne salgada desdobrada e alguns tachos de ferro, que

servia para extração da parca de gordura dos ossos, por meio de fervura em água. A courama era estaqueada, secando ao sol; e o sebo simplesmente lavado, posto ao tempo em varais e depois socados, em formas de madeiras cúbicas. Os ossos eram amontoados e queimados, enquanto as cinzas iam sendo jogadas em aterros ou serviam, empilhadas, para fazer mangueiras e cercas. As demais partes do boi que não tinham valor comercial eram arremessadas fora.

3.2 A PRODUÇÃO DE CHARQUE NO RIO GRANDE DO SUL

O município de Bagé foi aquele em que a atividade do charque foi a mais próspera e de maior magnitude. Sua primeira charqueada foi inaugurada em 21 de fevereiro de 1897 por Antônio Nunes Ribeiro Magalhães, que, mais tarde, em função de seu elevado destaque nessa atividade, recebeu o título de Visconde Ribeiro Magalhães.

Segundo Pimentel (1944), a produção de charque em Bagé chegou a representar um quarto da produção do estado gaúcho durante a década de 1930. Esse elevado percentual, em conformidade com Leite (2004 apud SOARES, 2006), deu-se em função do entroncamento ferroviário localizado naquele município, o qual ligava diversas regiões do estado ao porto de Rio Grande. Tal condição logística, associada à elevada qualidade de seus campos e ao fato de que a indústria do charque necessitava realizar o abate no local mais próximo possível de seu criadouro, foram os condicionantes do deslocamento do eixo charqueador de Pelotas para Bagé.

Pelotas foi o berço das charqueadas, de acordo com Pimentel (1944), e o período dessa indústria foi marcado por riqueza e prosperidade dando origem à aristocracia local. Muitos donos dessas fazendas foram agraciados com títulos de nobreza. Dentre os quais, pode-se citar o Conde de Piratini, o Visconde da Graça, os Barões de Correntes, Butuí, Jarau, Santa Tecla, Arroio Grande, Três Cerros e São Luiz, os Comendadores Possidônio Mâncio da Cunha, Oliveira Castro, Castro Antikeira, Heliodoro de Azevedo e Souza, Francisco Alves Ribas, entre outros.

Embora a charqueada tenha se originado nesse município, sua representatividade vai perdendo espaço para outras regiões do estado, sobretudo, para Bagé tal como mencionado anteriormente. No final da década de 1800, a produção local representava aproximadamente

um quarto de todo o estado, mas, em meados da década seguinte, Pelotas representava apenas 2,73%. A tabela que segue permite visualizar essas informações.

Tabela 1: Matança de Gado nas Charqueadas - Pelotas (1862 – 1920)

ANO	RESES	em %
1862-1870	3.522.350	25,62
1871-1880	3.593.420	26,14
1881-1890	2.986.657	21,73
1891-1900	2.180.317	15,86
1900-1910	1.089.074	7,92
1911-1920	375.308	2,73
TOTAL	13.747.126	100,00

Fonte: Pimentel (1944)

Descreve Pimentel (1944) que existiam neste município cerca de trinta e seis estabelecimentos *saladeris*, que transformavam o boi em charque utilizando-se de mão-de-obra escrava e, por consequência, gerou um elevado acúmulo de riqueza a seus proprietários.

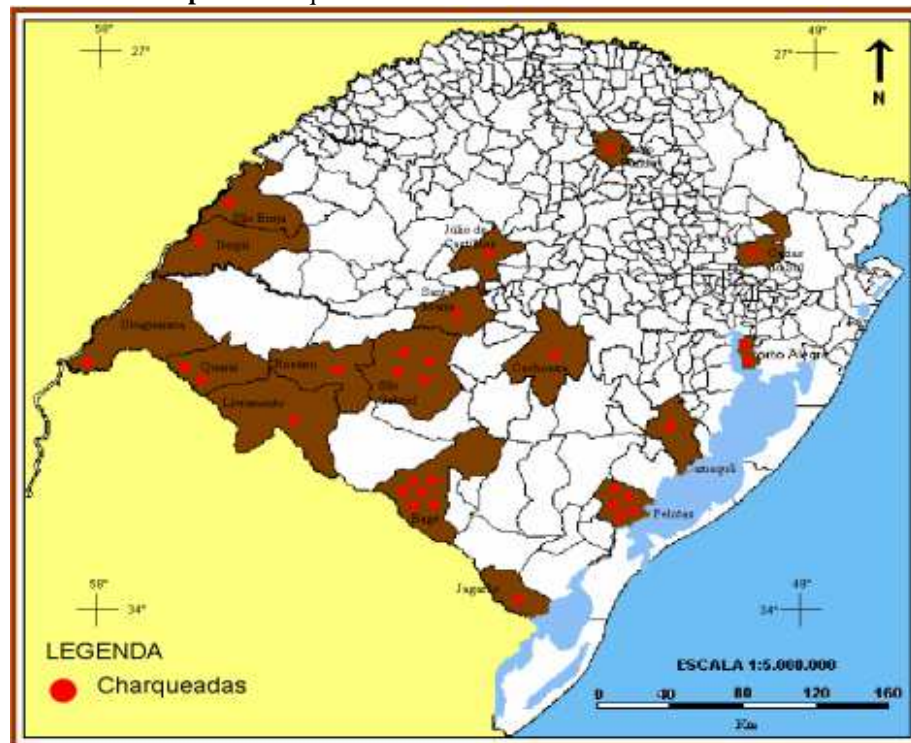
Além da produção do charque, em Pelotas, desenvolveu-se a Tablada, que foi significativa para o desenvolvimento do comércio no município, que era, na época, basicamente voltada para os tropeiros e charqueadores. A Tablada era considerada uma bolsa do boi, uma espécie de feira dos charqueadores, onde estes se reuniam diariamente para negociar o gado. Esse ponto de encontro comercial ficava na localidade denominada de Três Vendas, assim chamada por se situar na encruzilhada das estradas de três armazéns que disputavam a preferência dos tropeiros. Para Pimentel (1944), havia diversidade de pessoas oriundas de diferentes localidades, tais como missões, São Luiz, São Borja, campos de cima da serra, alto uruguai, Cachoeira, Rio Pardo e fronteira.

Conforme Pimentel (1944), Santana do Livramento produziu charque por longos anos; e ocupou o primeiro lugar na estatística da produção gaúcha, tendo abatido de 1920 a 1930, um total de 1.554.015 reses. Essa atividade permitiu o surgimento da Companhia Armour do Brasil. O estabelecimento compreendia, ainda, uma grande floresta de eucaliptos, com uma área de mais de 50 hectares. Os edifícios das charqueadas cobriam uma área de 12.762 metros quadrados.

Nas demais regiões do estado, também se desenvolveram indústrias de charque, ainda que com menos vigor do que em Pelotas e Bagé. Dentre essas, serão citadas as mais relevantes: Dom Pedrito, Lavras do Sul, São Gabriel, Rosário do Sul, Uruguaiana, Quaraí,

Itaqui e São Borja. O Mapa 1 permite visualizar a localização das charqueadas e a relevância delas no âmbito estadual.

Mapa 1: Charqueadas no Rio Grande do Sul - 1880 – 1920



Fonte: Soares (2006, p.47)

Por intermédio do Mapa 1, é possível inferir que as regiões da campanha e de Pelotas concentravam boa parte da atividade charqueadora no estado. Esta última estava localizada próxima a Rio Grande, sendo igualmente rota de passagem da linha férrea vinda de Bagé. Além disso, suas charqueadas situavam-se ao longo de rios que facilitavam o transporte para o porto daquele município de onde o charque seguia para outros portos brasileiros e de outros países (SÃO GABRIEL, 2014). A localização das charqueadas próximas a Rio Grande e o transporte marítimo como meio de escoar a produção de charque, fizeram com que Rio Grande possuísse elevada relevância para essa atividade.

Contudo, essa cidade portuária apresentava duas fortes limitações para o desenvolvimento da mencionada atividade: a primeira diz respeito à liberação de áreas no município para a produção, pois havia o impedimento de se construir charqueadas localizações próximas à linha do trem ou do porto, em virtude da existência da Casa da Pólvora, que se localizava em uma área classificada como de trincheira – nessa região era proibida, por ordem Presidencial, qualquer construção industrial; a segunda é que o terreno arenoso do município mostrava-se inadequado à criação bovina, enquanto os fortes ventos e a

areia que os acompanhavam tornava essa região imprópria para a produção do charque, uma vez que a carne salgada deveria ficar em galpões abertos para secar.

Não obstante, a indústria do charque dinamizou intensamente o comércio do município em função da renda gerada no porto de Rio Grande, escoadouro principal da produção gaúcha. Para dar uma ideia da magnitude que transitava pelo porto, em 1797, a capitania exportara 13 mil arrobas (SÃO GABRIEL, 2014). Assim, o porto de Rio Grande tornou-se indispensável para o desenvolvimento da produção de charque no estado e, em virtude disso, gerava uma renda importante para o município; possibilitando, por conseguinte, o florescimento de uma diversidade de pequenas indústrias na região.

Para Pesavento (1991), durante a década de 70 do século XIX, a mão-de-obra escrava foi gradativamente sendo substituída pelo trabalho assalariado. Nesse mesmo momento, o uso da máquina a vapor foi generalizado, permitindo o beneficiamento dos subprodutos da pecuária, tais como a graxa. Assim, a estrutura pecuária impulsionou o surgimento de outras indústrias, que se utilizavam dos canais de comercialização do charque no mercado nacional. A Rheingantz, primeira fábrica de tecidos de lã do Rio Grande, e a Lang aproveitavam os resíduos das charqueadas para fabricar velas, glicerina e oleína, bem como a empresa Adolph Voigt, considerada a primeira empresa de sabonete do Brasil instalada em Pelotas, em 1882.

Queiroz (1987) evidencia que o desenvolvimento da vila de Rio Grande, nas duas primeiras décadas do século XIX, vinculou-se à expansão da região pelotense. Com o fim do período colonial, ocorreu a centralização da atividade econômica regional em torno da criação bovina para a produção do charque. Com esse fato, as atividades comerciais passaram a se concentrar no porto e na vila de Rio Grande. Alguns fatores contribuíram para essa desestruturação econômica no referido período, tais como as guerras platinas (desgaste na prontidão militar) e as deficiências da máquina administrativa.

Entretanto, o ponto crucial teria sido a decadência na qualidade do charque em função do aumento desordenado da produção e a concorrência desleal do charque platino por meio de contrabando. Por sua vez, a vila de Rio Grande, através do seu porto, galgou considerável nível de desenvolvimento, que se refletiu através do rápido crescimento de sua área urbana.

Pesavento (1984) narra que o fim da guerra trouxe a queda do consumo europeu de carne. Como consequência, os frigoríficos estrangeiros diminuíram a matança e baixaram o preço do gado. Isso afetou os criadores, que ficaram sem condições de negociar seus rebanhos. A crise financeira daí decorrente foi marcada por uma época de inflação e ampla concessão de empréstimos, ocasionando uma fase de recessão e de redução de crédito. O

programa de transporte implantado pelo governo visava a uma melhoria nas condições de movimentação das mercadorias no estado. Assim, encampou, em 1919, o Porto de Rio Grande e, em 1920, a Via Férrea, passando ambos para controle estadual.

Segundo Pesavento (1980), os reflexos da queda na Bolsa de New York em setembro de 1929 tiveram repercussão direta sobre as finanças do estado, abalando a estabilidade do recém criado Banco do Rio Grande do Sul e do tradicional Banco Pelotense, conduzindo à falência o Banco Popular em abril de 1930. O Banco Pelotense foi criado em 1906 e o capital foi constituído com recursos dos charqueadores, do comércio e da indústria da área de imigração alemã e italiana. Em janeiro de 1931, o Banco Pelotense anunciou o encerramento de suas atividades, sendo que parte do seu capital foi incorporada ao Banco do Estado do Rio Grande do Sul. A garantia semioficial do governo do estado de se responsabilizar pelos depósitos nos bancos evitou maior repercussão da crise sobre os demais estabelecimentos bancários.

Durante década de 30, no pós-guerra, o charque continuava como principal produto na pauta de exportações, apesar da oscilação do preço do produto em um mercado interno extremamente competitivo. Os frigoríficos estrangeiros estabelecidos no estado também haviam concentrado parte de suas atividades no charque. Contudo, havia uma elevada taxaço no sal de Cádiz. Tal cenário aumentava significativamente os custos de produção do charque.

Para Pesavento (1980), algumas medidas foram tomadas por volta de 1931. Dentre elas, destaca-se a adoção da balança de pesagem do gado, a facilidade para importar reprodutores, a suspensão da cobrança do imposto de exportação do gado de corte para o Uruguai e a distribuição de vacinas. Essas medidas visavam socorrer aos fazendeiros, embora ainda tenham se mostrado insuficientes para indicar um novo caminho para a pecuária, devido à condição obsoleta do negócio do charque.

Na década de 40, desaparecem as tradicionais charqueadas. Pesavento (1984) observa que elas se transformaram em cooperativas que buscavam utilizar processos mais modernos de transformação da carne. Na década seguinte, os frigoríficos estrangeiros executavam manobras para manter o preço da carne em queda. Dessa forma, muitos estancieiros e charqueadores foram à falência e suas propriedades passaram para a esfera bancária. Posteriormente, tais propriedades foram arrematadas por outros grandes fazendeiros, dando incremento ao processo de concentração da propriedade da terra.

4 A INDUSTRIALIZAÇÃO RIOGRANDINA

Neste capítulo, analisar-se a formação da indústria riograndina. Inicialmente, tem-se um breve histórico da indústria, e, logo em seguida, descreve-se a indústria frigorífica que foi extremamente destacada na região.

4.1 PRIMEIRO CICLO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DE RIO GRANDE

A indústria apareceu como resultado da evolução da unidade artesanal da indústria fabril manufatureira ou da pequena empresa de origem familiar para a grande fábrica. Caracterizou-se, segundo Pesavento (1991), pelo uso de máquinas associado ao emprego de ferramentas, por um significativo capital inicial e pela utilização da força de trabalho assalariada, entre a passagem do século XIX para o século XX.

No Brasil, a industrialização se deu inicialmente de modo desconcentrado, com um grande número de pequenas indústrias, principalmente nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Neste estado, formou-se, na cidade de Rio Grande, a indústria têxtil, que representou o primeiro parque fabril, de acordo Martins (2006), e incorporou uma das maiores fábricas já instalada na cidade, em toda a sua história.

Na cidade de Rio Grande, foi fundada a fábrica de tecidos pioneira na produção têxtil no sul do país (vide foto na Figura 1). Seus proprietários, conforme Ferreira (2013) foram Carlos Guilherme Rheingantz, em sociedade com seu sogro Miguel Tito de Sá e com o empresário alemão Hermann Vater. Outra fábrica têxtil relevante na região foi a Companhia de Fiação e Tecelagem Rio Grande, inaugurada em 1894. No início do século XX, conforme Laschuk e Rütshilling (2014) instalou-se a Cia. de Tecelagem Ítalo Brasileiro, configurando, naquele momento, um polo industrial têxtil no município.

Figura 1: Fábrica Rheingantz - 1950



Fonte: Ferreira (2013, p.73)

Segundo Martins (2006), o desenvolvimento da indústria em Rio Grande não se deu como resultado da demanda local ou da mão-de-obra especializada. O fator preponderante associa-se ao fato de que, com o porto, seu parque industrial poderia abastecer não somente o mercado regional, mas principalmente o mercado nacional, em especial Rio de Janeiro e São Paulo, além de localidades no exterior.

Contudo, a matéria-prima fundamental dessa indústria era a lã que, mesmo tendo uma boa produção no Rio Grande do Sul, não se mostrava capaz de atender toda a demanda das fábricas do estado; sendo, portanto, a indústria de Rio Grande dependente da importação dessa matéria-prima. Com o advento da Primeira Guerra Mundial, as indústrias locais ficaram em desvantagem, a partir das restrições impostas por diversos países produtores de lã e do seu consequente aumento de preço. Dessa forma, os fabricantes locais, conforme apontado por Laschuk e Rüttschilling (2014), não conseguiram repassar seus custos e foram paulatinamente perdendo espaço para as indústrias de São Paulo.

Outro polo industrial que se desenvolveu em Rio Grande foi o da indústria frigorífica, cresceu significativamente entre os anos de 1936 e 1942; ocupou o espaço deixado pela confecção do charque, passando a abater reses e produzir conservas em larga escala. A principal delas foi a Companhia Swift do Brasil, que instalou seu frigorífico no município em julho de 1917, ocupando 27 hectares, a edificação construída cobria uma área de 43.000 m² de terreno. Dedicava-se ao congelamento ou resfriamento de carnes, bem como tinha uma capacidade de aproveitar o subproduto de cerca de mil reses por dia, gerando em torno de 1.500 empregos. Seu portfólio era composto dos seguintes produtos, conforme Pimentel

(1944): carne enlatada, óleo e línguas enlatadas. A seguir, veja a imagem do frigorífico na Figura 2.

Figura 2: Frigorífico Swift – Rio Grande



Fonte: Silva (2014, não paginado)

O desenvolvimento da Swift do Brasil S.A., de acordo com Pimentel (1944), foi de tal monta que ela chegou a construir um cais próprio à frente de sua sede em Rio Grande, com o propósito de facilitar o embarque de seus produtos. O gado utilizado no abate realizado pela Swift era considerado como a elite do gado gaúcho, ou seja, os melhores exemplares eram adquiridos de Santa Vitória do Palmar, de todo o litoral e de grande parte da zona da campanha, sobretudo de Bagé. A empresa atuava no beneficiamento de subprodutos do boi como: couros salgados, sebo, azeite de mocotó, tripas, ossos para cola, cascos, ossos industriais, crina e adubos. Também atuava no mercado externo, exportando para a Europa e América do Norte, que dava preferência a produtos congelados, quartos de reses e pedaços de carne. Também atuava no ramo de conservas e enlatados, tendo como portfólio: conservas de legumes; conserva de frutas; conservas bovinas e ovinas; outras conservas, como de marmelada, feijão branco com toucinho, dobradinhas, etc. Além disso, comercializava banha, enlatados de presunto cozido e mortadela, linguiça, queijo e salaminho.

A Swift teve um impacto significativo na economia riograndina. Percebe-se sua relevância para o município, pois, em 1918, apenas um ano após a inauguração, esse frigorífico já empregava em torno de dois mil trabalhadores. Considerando qualquer município nos dias atuais, tal número de empregos já seria imensamente significativo. Logo,

na época, representava uma dimensão fabulosa. As razões que motivaram o encerramento das atividades produtivas da Swift no Rio Grande não são precisas. Algumas suposições merecem destaque, conforme Vieira e Rangel (1993): i) as atividades econômicas desse frigorífico eram voltadas, na sua totalidade, ao mercado externo, elevando o risco da empresa em relação a determinadas variáveis como câmbio, restrições de importação por parte dos países consumidores, etc.; ii) medidas como redução de cotas para abate, que foram adotadas pelo governo gaúcho por demonstrar preocupação com a queda do rebanho bovino; e iii) concorrência das cooperativas de produtores de carne criadas no Rio Grande do Sul.

Outras indústrias relevantes que se instalaram em Rio Grande, no final do século XIX e início do XX, foram: i) indústrias de beneficiamento de alimentos, entre elas a Leal Santos, fundada em 1889 em por Francisco Marques Leal Pancada, que beneficiava alimentos em conserva e posteriormente produziria biscoitos; ii) indústrias de charutos, entre elas a Indústria de Charutos Poock, que se dedicava à produção de charutos havaneses e nacionais e cuja produção chegou a ser superior a sete milhões de peças/ano; iii) indústrias de alpargatas, entre elas a fábrica Liopart, Mata 7 Cia., que se constituía numa fábrica de grande porte na produção de calçados do tipo alpargatas.

Resumindo, o Quadro 1 ressalta as principais fábricas instaladas em Rio Grande, indicando os produtos, o emprego gerado, o volume de produção e o destino das mercadorias:

Quadro 1: Estatísticas das Principais Fábricas Instaladas em Rio Grande

Nome da Fábrica	Produtos	Pessoal Empregado	Produção Ano	Mercado
Companhia União Fabril (sucessora da Rheingantz)	Algodões, lãs, cobertores e ponchos	983	Lã 4.000 Kg (diariamente); Algodão 336.000 Kg	Brasil e Montevideú
Companhia de Tecelagem Ítalo-brasileira	Tecidos de algodão branco, tinto e cru	600	2.500.000	Brasil
Leal Santos	Biscoito e conservas	300	1.500.000 latas de conservas, 300.000 Kg de biscoitos	RS, Norte do Brasil e Inglaterra (carnes)
Charutos Poock	Charutos finos e entrefinos	150	5.000.000 charutos	Brasil, Argentina, Uruguai e Chile
Llopart, Mata & Cia.	Alpargatas e calçados	150	300.000 pares	RS e outros estados brasileiros
Companhia Swift	Carnes e conservas	2000	Atividade em setembro- 1917	Europa e Estados Unidos
Sociedade Comercial e Industrial Riograndense	Conservas	130	600.000 Kg	Brasil e Europa

Fonte: Torres (2009, p.81-82)

Ao analisar o Quadro 1, verifica-se que, no início do século XX, havia uma intensa atividade industrial em Rio Grande, a qual era vultosa tanto em termos de geração de emprego como de volume de produção. Destacava-se ainda o fato de que a imensa maioria da produção se dedicava à exportação e que o segmento de maior expressão foi o de frigoríficos. Isso evidencia, também, como a existência de um porto com elevado potencial de cargas foi um elemento dinamizador daqueles investimentos. Tais dados reforçam a questão de pesquisa abordada neste trabalho: por que tal riqueza não foi capaz de construir um processo endógeno de crescimento, responsável por manter a elevada dinâmica de crescimento econômico da cidade.

4.2 SEGUNDO CICLO DE INDUSTRIALIZAÇÃO DE RIO GRANDE

Aproximadamente na segunda metade do século XX, ocorreu a desaceleração do primeiro período industrial desencadeado na cidade de Rio Grande. Essa época foi marcada pelo término das atividades produtivas de grandes empresas do ramo têxtil e frigorífico. A crise econômica na região, conforme Moraes (2014), teria configurado uma situação caótica, se não houvesse despontado um novo ciclo industrial, marcado basicamente pela implantação de setores como o petrolífero, o pesqueiro e o portuário.

4.2.1 Indústria Petrolífera

No ramo petrolífero, a Refinaria Ipiranga foi decisiva para o setor econômico de Rio Grande, estancando a perda significativa de empregos no município. Ela foi inaugurada no dia 07 de setembro de 1937. No início, a empresa, conforme Assis (1997) enfrentou sérios problemas na área operacional, pois não existiam profissionais especializados em petróleo no Brasil. Tal formação não era nem sequer citada nos cursos de engenharia, àquela época.

Figura 3: Refinaria de Petróleo Ipiranga

Fonte: Refinaria Ipiranga (2014, não paginado)

O portfólio da Ipiranga era composto por gasolina, querosene, óleo diesel e *fuel oil*. Inicialmente, seu mercado era disperso e de baixa demanda, mas com o tempo as vendas dos produtos foram ganhando regularidade e aumentando o volume demandado, com exceção do querosene e o *fuel oil*, que se acumulavam na refinaria. A solução proposta foi usar o *fuel oil* como matéria-prima para a produção do óleo lubrificante, o qual teve excelente aceitação no mercado. Em 1938, de acordo com Assis (1997), foi inaugurado na cidade o primeiro posto de serviços com a bandeira da empresa.

No final da década de 30, devido à crescente importância estratégica do setor petrolífero para a economia, o governo decidiu intervir nessa esfera. A opção do presidente Getúlio Vargas foi regular e controlar o comércio de petróleo e seus derivados estivesse ele relacionado ao mercado nacional ou com o exterior, estatizando a indústria de refinação do produto. Essa intervenção se deu por meio do Decreto-Lei nº 395, de 29 de abril de 1938, donde se destacam os seguintes itens:

Decreto Lei nº 395 de 29 de abril de 1938.

[...]

Art. 2º Compete exclusivamente ao Governo Federal:

I, autorizar, regular e controlar a importação, a exportação, o transporte, inclusive a construção de oleodutos, a distribuição e o comércio de petróleo e seus derivados, no território nacional;

II, autorizar a instalação de quaisquer refinarias ou depósitos, decidindo sua localização, assim como da capacidade de produção das refinarias, natureza e qualidade dos produtos refinados;

III, estabelecer, sempre que julgar conveniente, na defesa dos interesses da economia nacional e cercado a indústria de refinação de petróleo de garantias capazes de assegurar-lhe êxito, os limites, máximo e mínimo, dos preços de venda dos produtos refinados – importados em estado final ou elaborado no país – tendo em vista, tanto quanto possível, a sua uniformidade em todo o território da República.

Art. 3º Fica nacionalizada a indústria da refinação do petróleo importado ou de produção nacional, mediante a organização das respectivas empresas nas seguintes bases:

[...]

I – capital social constituído exclusivamente por brasileiros natos, em ações nominativas; (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 961, de 1938)

II - direção e gerência confiadas exclusivamente a brasileiros natos, com participação obrigatória de empregados brasileiros, na proporção estabelecida pela legislação do país.

Parágrafo único. As empresas que atualmente exercem no país a indústria da refinação do petróleo são concedidas o prazo de seis meses, contados da data da publicação do presente decreto-lei, para que se adaptem ao regimento nele estabelecido (BRASIL, 1938, não paginado).

Assis (1997) aponta que a Ipiranga enfrentou inúmeros problemas com essa regulamentação, uma vez que a maioria dos acionistas era formada por argentinos e uruguaios. Logo, eles teriam o prazo de seis meses para vender suas ações a brasileiros. Com isso, seu capital acionário foi pulverizado entre investidores de várias regiões do Brasil.

Outro momento crítico para a Refinaria foi o advento da Segunda Guerra Mundial, visto que, após um ano de atividades da empresa, viu interromper-se a chegada do petróleo bruto importado, sua matéria-prima essencial. Conforme Assis (1997), em 1940, a empresa Lobitos Oilfields Ltda., subsidiária da Shell, que vendia para a Ipiranga, suspendeu o fornecimento de petróleo equatoriano para enviá-lo à Europa, destinando todos os seus embarques ao governo inglês.

A entrada do Brasil na guerra, em 1942, dificultou ainda mais a situação da Ipiranga, pois se temia que lhe fossem destinados ataques militares, por parte das forças alemãs, em função de sua importância estratégica. Desse modo, o trabalho noturno, segundo relato de Assis (1997), passou a ser realizado com o mínimo de iluminação possível e os trabalhadores atuavam praticamente às cegas. O país passou a sofrer com o bloqueio naval perpetrado pelos submarinos do Terceiro Reich, impedindo que os petroleiros vindos das Antilhas pudessem chegar até o Brasil.

Com o final da guerra, a Ipiranga conseguiu alcançar o mercado paulista com a produção de solventes e ainda obteve a isenção de impostos, obtido pela primeira vez desde sua inauguração. Tais fatores permitiram que ela contabilizasse lucro após um longo período de dificuldades. A partir de então, a empresa passou a diversificar seu leque de produtos, com destaque para graxas e lubrificantes (1943), inseticidas (1947), asfalto sólido (1947), tendo sido pioneira no país neste produto e, por fim, superfosfato simples, seu primeiro produto para o segmento de fertilizantes (1948). Seu destacado crescimento fez com que, em 1953, ela

representasse 22% da produção nacional de derivados de petróleo (ASSIS, 1997). Em 1948, ela passou por um processo de modernização; viabilizando, dessa forma, processos contínuos de produção que levaram a um incremento da sua produtividade em até 500% (MARTINS, 1977 apud PERISSÉ, 2007).

Sua pujança, de acordo com Assis (1997), e sua percepção relativa ao poder estratégico da localidade em que atuava, fez com que a Ipiranga promovesse diversas iniciativas que contemplaram o desenvolvimento regional. Talvez a mais significativa de todas tenha sido a atuação da empresa como principal mantenedora da Fundação Cidade do Rio Grande, criada pela parceria com a Prefeitura Municipal, em 1955, que criou a Faculdade de Engenharia Industrial. Mais tarde, a Fundação Cidade do Rio Grande, veio a tornar-se a Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG).

Contudo, a Lei nº 2004, sancionada em 3 de outubro de 1953, conforme Perissé (2007), trouxe uma série de dificuldades para a Refinaria Ipiranga. Essa lei estabelecia o monopólio da União Federal sobre as atividades integrantes da indústria do petróleo, como pesquisa e lavra de jazidas de petróleo, de hidrocarbonetos fluidos e gases raros, refinação do petróleo nacional ou estrangeiro, transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados produzidos no país, transporte, por meio de dutos, de petróleo bruto e seus derivados, assim como de gases raros de qualquer origem. A lei também instituía a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) como empresa estatal de petróleo, para execução desse monopólio (decisão aprovada no Decreto nº 35.308).

Em uma tentativa de ampliar seus negócios, a Refinaria Ipiranga constituiu outras empresas no grupo ao longo das décadas de 60 e 70, que instalaram vários postos de serviços no interior dos estados de Goiás, Mato Grosso, além de vários outros pontos do centro-oeste. Já nas décadas de 70 e 80, a Ipiranga se transformou, de acordo com Assis (1997), num conglomerado de mais de trinta empresas, atuando na indústria pesqueira uma atividade tradicional na cidade e realizando uma parceria com Leal Santos, em 1967, através da Isapeixe.

Em 1976, era criada a Isagro, que se dedicava à fruticultura, fornecendo matéria-prima para a produção de conservas para a empresa Leal Santos. Atuou também na fabricação de fertilizantes, com a implantação da Fertisul em 1965, tendo inaugurada sua moderna planta industrial junto ao porto do Rio Grande em 1972, passando a produzir adubos de última geração, que acompanhavam a modernização agrícola brasileira. Na década de 80, o

crescimento da Fertisul levou a associação à Quimbrasil, operação que deu origem à Ipiranga Serrana Fertilizantes, chegando a ser a segunda maior em vendas de fertilizantes no Brasil.

No entanto, esses movimentos não permitiram ao grupo Ipiranga um adequado retorno de seus investimentos, principalmente devido à alta do preço internacional do petróleo nos anos de 2003 a 2006. Circunstâncias essas responsáveis por significativos prejuízos à atividade de refino no país conforme informações da Refinaria Riograndense (2014) que, associados à política de preços da Petrobrás, acabaram por levar o grupo a uma situação de elevado risco financeiro. Com isso, em 2007, a Ipiranga acabou vendendo suas ações para o Grupo Ultra, Braskem e Petrobrás, por cerca de R\$ 8,4 bilhões (SOUZA, 2007).

4.2.2 Indústria Pesqueira

Nas décadas de 1930 e 1940, a indústria pesqueira foi outro ramo industrial que se desenvolveu na cidade de Rio Grande. Entre os anos de 1935 e 1944, observou-se a instalação de cinco empresas pesqueiras, sendo que as mesmas contavam com 200 a 900 operários em suas respectivas plantas (MARTINS, 2006 apud RIBEIRO, 2012).

O referido setor empresarial se constituiu, segundo Martins (2006), num dos mais representativos ramos da indústria no município. Na década de 1960, o parque industrial era composto por 17 empresas, as quais atuavam no beneficiamento e na exportação para diferentes mercados, tanto nacionais quanto internacionais. A indústria pesqueira absorvia vasta mão-de-obra safrista; por sua vez, a industrialização do setor resultou na absorção crescente de mão-de-obra operária, sendo composta, sobretudo, por pescadores e trabalhadores desempregados, oriundos das indústrias têxteis e de alimentação que haviam sido fechadas ao longo da década anterior. Cabe salientar, ainda, que essa absorção de operários pelo setor deu-se de modo crescente ao longo das últimas quatro décadas da segunda metade do século XX.

A criação da Superintendência de Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE) – na década de 1960 – estimulou a ampliação do parque industrial no município, o que se verifica com a instalação de várias empresas do setor. Dentre as quais, cita-se: Indústria Brasileira de Peixe S.A.; Eduardo Ballester e Filhos & Cia.; Cunha Amaral e Cia. Ltda.; Indústria Reunidas Leal Santos S.A.; Torquato Pontes 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 Irmãos Ltda.; F.R. Amaral & Cia. Ltda.; Napesca Ltda.; Dourado & Cia.; e Paulo Faria e Cia. Ltda.

Parte deste movimento deu-se em função de que o parque industrial pesqueiro de Rio Grande, conforme destaca Martins (2006), detinha condições de expansão devido à abundância de matéria-prima e mão-de-obra qualificada na captura e no processamento fabril. Realizavam-se atividades de salga, congelamento, enlatamento, produção de farinha e óleo de peixe. Outro elemento responsável por seu acentuado crescimento econômico foi os estímulos dados pelo Governo Federal ao setor, através da concessão de diversos benefícios, tais como: isenção de impostos e taxas federais sobre produtos importados, sobre produtos industrializados e taxas aduaneiras na importação de máquinas, dentre outros benefícios. O setor atingiu seu apogeu no começo da década 1980.

No entanto, esse desenvolvimento não se manteve dinâmico por muito tempo. A crise no setor pesqueiro ocorreu na segunda metade da década de 1980, consolidando-se definitivamente antes do início da década seguinte. Seguindo a proposição de Martins (2006), a falta de continuidade nos incentivos fiscais, juntamente com a quebra produção de algumas espécies, ocasionaram uma drástica redução na produção fabril, tendo como resultado a falência de grande parte das empresas, principalmente daquelas instaladas na década de 1960. Dentre essas, destacam-se as que tiveram sua instalação favorecida por intermédio de financiamento público e que possuíam elevado custo de operação.

Em síntese, o segundo ciclo de industrialização em Rio Grande foi marcado por dois segmentos distintos: um decorrente da indústria petroleira, representado pelo Grupo Ipiranga, que se origina internamente e ganha enorme representatividade externa, sobretudo aos condicionantes locais; e outro representado pelo setor pesqueiro, que surge a partir de um alinhamento de fatores externos e de uma série de subsídios públicos. Enquanto o primeiro foi levado à condição de insolvência por uma política pública que desestabilizou o processo produtivo de forma concorrencial, o segundo perdeu sua dinâmica, especialmente a partir da retirada dos subsídios que distorciam o mercado. Nesse ciclo industrial, verifica-se que os condicionantes externos foram decisivos, para o fim do processo de crescimento das empresas que formavam a base econômica do município.

4.2.3 Industrialização Recente de Rio Grande – o Distrito Industrial

A construção do Distrito Industrial do Rio Grande (DIRG), com base nos estudos de Domingues (1995), atraiu grandes contingentes populacionais para a cidade. O ramo de atividade predominante tem sido o alimentício, ligado à área de pescado ou farelo de soja, seguida do ramo químico de fertilizantes, como pode ser observado no Quadro 2:

Quadro 2: Posição Atual do Distrito Industrial de Rio Grande

SETOR	EMPRESA	SETOR	EMPRESA
SERVIÇOS	Tanac	METALURGIA	Pampa
	Polimix		Quip
	T. Martini		Estaleiro Rio Grande (EGR1) – Engevix
	Tecon		Profab
	Wilson Sons		W. Torre
	Maersk		Estaleiro Wilson Sons
	Ctil		Dique Seco
	Mercontainer		Pampa
	Transcontinental		Puma
	Codel		FERTILIZANTES
	MSC	Heringer S.A.	
	Einchenberg	Piratini Ltda.	
	Petroport	FABRIMEC	
	VBR	PROFAB	
	Intercontainers	INSOMOTEC	
	NL Nascimento	Rio Grande Fertilizantes	
	Capital	ALIMENTOS	Bianchini S.A.
	Saga Containers		Bunge Alimentos
	Alichem		Termasa
Refinaria Riograndense	Leal Santos		
Petrobras	Camil Alimentos S.A.		
ENERGIA E QUÍMICA	Granel Química	MADEREIRA e PAPEL e CELULOSE	Âmbar Resinas Brasil Ind. Com. S.A.
	Copesul		

Fonte: Muller e Moroso (2013, p 22-23)

Entre as décadas de 1970 e 1980, instalaram-se no DIRG onze terminais retroportuários, quatro com farelo de soja para exportação e um terminal com arroz e produtos diversificados, como ácidos, óleos vegetais e fumo para o mercado interno. Com isso, pode-se verificar que o atual Distrito Industrial da cidade do Rio Grande é diversificado e constituído por um amplo número de empresas, diferentemente dos ciclos anteriores que estavam baseados em um ou dois grupos, ou em um único segmento.

Em 2014, o Distrito Industrial do Rio Grande conta com uma área total de 2500 hectares, segundo dados do Centro de Indústrias de Rio Grande (CIRG). Desse total, 700 hectares estão ocupados; há uma área disponível para novos investimentos de 1000 hectares, enquanto outros 800 hectares correspondem a áreas de preservação e estradas. Atualmente,

conforme dados Caminhos da Zona Sul (2014), o DIRG é formado por: 45 indústrias e 17 terminais retroportuários. No capítulo a seguir, será realizada uma breve explanação sobre o porto de Rio Grande e sua importância para a cidade.

Na visão de Martins (2006), essa nova composição não decorreu de investimentos industriais significativos, mas sim da privatização de parte do porto que o tornou mais competitivo, conseguindo agregar valor às atividades de exportação e importação e às funções portuárias. O Distrito Industrial cresceu cerca de 30%, com a incorporação do terreno que abrigava a extinta Zona de Processamento de Exportação (ZPE), e há previsão de investimentos em 2014, por parte do Estado do Rio Grande do Sul, de R\$ 985,2 mil em infraestrutura básica de serviços públicos, como sistema viário interno, redes de abastecimento de água e esgoto, além de redes de energia de alta tensão (VISCARDI, 2014).

A cidade também tem sido impulsionada por outros elementos dinamizadores, que se retroalimentam. Desse modo, parte do dinamismo do distrito industrial tem decorrido do efeito do crescimento econômico proveniente do Polo Naval. Um exemplo disso é a busca de integração entre sete empresas de logística, que atuam no porto gaúcho de Rio Grande. São cinco empresas dedicadas ao armazenamento de cargas e duas que atuam no transporte fluvial. Dito de outro modo, essas empresas estão tentando se fundir em uma *holding*, visando ao crescimento no valor do negócio a partir de tal união. Inicialmente, a estrutura está sendo chamada de Núcleo Logístico Intermodal (NLI). A integração entre as empresas começou a ser discutida em 2010 e está sendo feita pela Ctil Logística, com apoio da Jaquar Corporate Strategy. O maior obstáculo ao negócio foi convencer empresas tradicionais da região e de controle familiar a abrir seus números e outras informações para possíveis compradores. Juntas, as sete empresas ocupam uma área total de 500 mil metros quadrados, a cerca de um quilômetro do porto e do polo naval, com um faturamento somado que gira em torno de R\$ 250 milhões para 2014, e com potencial para triplicar esse valor entre três e cinco anos após o início da operação conjunta. Os investimentos estimados para renovação da frota de embarcações, caminhões e equipamentos portuários é estimado em R\$ 200 milhões nos próximos cinco anos (PRIETO, 2014).

Diante de tal quadro, constata-se que os recursos investidos em infraestrutura de logística permitem ganhos de rentabilidade e produtividade para as empresas localizadas no distrito industrial. A referida circunstância contribui para a atração de novas empresas, gerando um círculo virtuoso. Agrega-se a isso um novo dinamismo na indústria pesqueira,

que se modernizou, bem como a soma de investimentos que os novos controladores da Ipiranga têm realizado na refinaria.

Em suma, o processo de industrialização de Rio Grande, de 2010 para cá, tem evidenciado um contexto diferenciado em relação aos ciclos anteriores, com uma indústria mais diversificada e baseada em grupos econômicos de grande porte, embora tenha se originado de investimentos externos. Tal contexto tem desenvolvido o Polo Naval e *Offshore*, e a dinâmica do município ainda depende muito de tais investimentos.

4.3 SÍNTESE DO CAPÍTULO

Rio Grande foi um município caracterizado por uma intensa atividade industrial, que em diversos momentos foi protagonista no país, gerando um elevado número de empregos. Já os fatores externos foram, em grande parte, o principal condicionante no desenvolvimento de suas indústrias.

O primeiro ciclo, caracterizado pela indústria têxtil, tinha a maior parte de sua produção voltada à exportação, da mesma forma que a indústria de frigorífico (Swift). A existência do porto foi o elemento chave para a criação e o desenvolvimento das empresas relacionadas a estes dois setores, da mesma forma que para o setor petrolífero no segundo ciclo de desenvolvimento. Já na fase atual, o porto ainda continua sendo uma peça-chave para o processo de industrialização. Contudo, agora, este tem sido dinamizado fundamentalmente pela atuação do Polo Naval, bem como por uma sensível melhoria na infraestrutura do porto e das condições logísticas existentes no município.

5 O PORTO DE RIO GRANDE

Os primeiros indícios de transposição da Barra do Rio Grande de São Pedro foi quando o Brigadeiro José da Silva Paes, em 1737, chegou a esta terra e nela iniciou o povoamento da região, construindo o forte denominado de Jesus-Maria-José, localizado na área de povoamento do porto, formada por poucos moradores.

Devido às dificuldades de transposição da Barra do Rio Grande, o Governo Imperial, visando melhorar a segurança da navegação, implantou, em 1846, a Inspetoria da Praticagem da Barra. As atividades desempenhadas pela praticagem, segundo Oliveira (2011), eram as seguintes: prestação de auxílio às embarcações mercantes mediante serviço especializado de pilotagem em regiões portuárias que apresentassem perigos de ventos fortes, bancos de areia, correntes marinhas, canais irregulares e naufrágios submersos.

Na povoação do porto, destacada por Queiroz (1987), localizava-se a fiscalização da atividade comercial, que ficava sob a responsabilidade de um guarda, responsável pelo controle da entrada e saída de embarcações e de mercadorias, controle da remessa dos quintos de couro que eram arrecadados e controle da passagem do gado pelo canal. Contudo, as taxas cobradas na época, dos navios que atracavam no porto, eram consideradas excessivas, pois se cobravam taxas de praticagem da barra, imposto de faróis, contribuição de caridade, carta de saúde, despachos marítimos, de atracação no cais, de carga e descarga e passe de saída.

No século XIX, a Vila de Rio Grande de São Pedro se transformou, conforme Queiroz (1987), no principal centro de comércio da Capitania. A movimentação portuária contribuiu para o crescimento socioeconômico, o aumento da demanda de serviços portuários e serviços de reparos em navios, gerando um considerável número de empregos locais. A conclusão das obras de drenagem do cais do porto, em 1823, permitia a atracação de navios de até duzentas toneladas, o que representava um avanço bastante significativo para a época.

Altmayr (2007) destaca a importância do porto de Rio Grande para a economia local e regional, tendo em vista que a Vila passou por diferentes fases durante seu processo de desenvolvimento econômico. Durante o século XVIII, a Vila dava suporte à agropecuária sulina; já, no século XIX, servia como ponto central para o comércio de importação e exportação. Ao longo da zona portuária, Rio Grande começou a abrigar casas comerciais no pavimento térreo de vários sobrados. O porto natural foi observado e estudado em seus canais, bancos de área, marés e ventos descritos pelos navegantes que desejavam transpô-lo.

Contudo, ao longo do século XVIII, a Barra do Rio Grande foi recebendo modificações e adaptações que permitiram o desenvolvimento de suas atividades econômicas, políticas e estratégicas.

Segundo Vieira e Rangel (1993), o porto de Rio Grande, por volta de 1905, contava com 1.092 estabelecimentos comerciais e um grande volume de exportação e importação, aumentando a movimentação de embarcações e cargas, devido aos incentivos e às obras de melhorias.

Acidentes e naufrágios tornaram-se rotina nos primórdios da colonização, pois navegar pela Barra do Rio Grande era extremamente difícil e arriscado (TORRES, 2009). Assim, foram realizadas obras para a melhoria da navegação e do Porto Novo, principalmente, de aprofundamento da barra com a construção dos molhes que, em março de 1915, foi oficialmente inaugurado para navegação.

No entanto, o Porto Velho, de acordo com Torres (2004), manteve sua relevância como ancoradouro de embarcações de pequeno e médio porte, descarga de pescado e tráfego de passageiros e embarcações, sobretudo para São José do Norte e às Ilhas. Na década 1920, foram construídos os armazéns junto ao Porto Velho, apesar da inauguração do Porto Novo, de forma que o antigo cais desempenhava um importante papel sob o ponto de vista comercial. Atualmente, este porto serve como espaço cultural, que atrai milhares de turistas durante a Festa do Mar, tanto para a visitação quanto para a realização de passeios em Escunas.

Na década de 1950, foi criado, mediante Lei Estadual nº 1561, de outubro de 1951, o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), sendo uma autarquia pública estadual com uma série de responsabilidades, conforme abaixo descritas:

Lei nº 1561 de outubro de 1951.

[...]

Art. 2º - Compete ao DEPRC:

Planejar, executar e fiscalizar todos os serviços concernentes à construção, melhoramento, aplicação, conservação, demarcação e balizamento dos portos, canais de acesso e das vias fluviais e lacustres do Estado;

Administrar os portos a cargo do Estado e dirigir a sua exploração comercial e estuda a propor as medidas necessárias ao seu desenvolvimento e melhoramento;

Exercer quaisquer outras atividades compatíveis com as Leis e tendentes ao desenvolvimento do sistema hidroviário (BRASIL, 1951, não paginado).

Com a criação do DEPRC, os grupos de técnicos começaram a orientar, de maneira global, todos os assuntos pertinentes ao setor hidroviário. Foram realizados estudos topohidrográficos necessários para o melhoramento da navegação, bem como a implantação de políticas que visavam regradar o transporte aquaviário em âmbito estadual, facilitando o intercâmbio comercial com as demais unidades da federação e mercados internacionais.

Na década de 1970, para Guimarães (2014), o Governo Federal, implantou o programa denominado Corredores de Exportação. Ele surgiu da necessidade de estimular ao máximo as exportações de determinados produtos agrícolas, a fim de manter os altos índices de crescimento econômico alcançados pelo Brasil. Para atender seus objetivos, o referido programa, além de prever projetos de infraestrutura rodovias, ferro e hidroviários, fomentou a produção agrícola e a respectiva comercialização. Com isso, fez-se necessário estabelecer um plano geral de modernização dos meios de transporte, dando ênfase ao reequipamento dos portos principais de cada corredor. O Porto de Rio Grande, na condição de único porto marítimo do estado, foi definido como polo principal do Corredor de Exportação do extremo Sul, passando a ser, em consequência, objeto de um plano especial de reaparelhamento.

O Superporto do Rio Grande, segundo Domingues (1995), teve seu desenvolvimento vinculado aos interesses industriais do estado a partir de 1972. Concomitante à construção do Superporto, foi implantado o Distrito Industrial, que funcionaria de forma integrada com o porto, visando atender as necessidades da economia local e suprir a demanda crescente de serviços portuários por intermédio da diversificação da economia local e regional.

Atualmente, o Porto de Rio Grande é constituído por um complexo portuário, por onde passam cerca de 11 milhões de toneladas de cargas ao ano, conforme se destaca na seção que segue. Esse porto é classificado como grande pelo *World Port Source*, onde a classificação dos portos é definida em cinco níveis, que vão de muito pequeno até muito grande, sendo que poucos países no mundo possuem portos com a natureza deste último nível (WORLD PORT SOURCE, 2014).

5.1 O ZONEAMENTO DO PORTO DE RIO GRANDE

O Porto do Rio Grande tem sua estrutura composta por quatro zonas portuárias, divididas conforme com a seguinte composição: Porto Velho, Porto Novo, Superporto e Área de Expansão.

5.1.1 Porto Velho

O Porto Velho é atualmente uma estrutura histórica, composta de cinco armazéns e 640 metros de cais, que é utilizado apenas para atividades de turismo e lazer, atracação de barcos pesqueiros e frota de apoio à pesquisa (SUPRG, 2014). A Figura 4 permite visualizar sua localização e estrutura.



Fonte: Porto de Rio Grande (2014, p.5)

Parte dos armazéns abriga, a cada dois anos, a tradicional Festa do Mar. Além disso, os armazéns do Porto Velho abrigam em suas dependências o Acervo Histórico do Porto, o Museu Náutico e a unidade do Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE). No Porto Velho, a profundidade é a menor de toda a área portuária, com apenas 3,96 metros ou 13 pés de calado (PORTO DE RIO GRANDE, 2014).

5.1.2 Porto Novo

O Porto Novo comporta uma estrutura de 16 armazéns, 1.950 metros de cais e o prédio da administração, além de outras estruturas, estando sob a administração da Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG) – autarquia estadual ligada à Secretaria de Infraestrutura e Logística do Rio Grande do Sul (Seinfra). Possui atuação como cais comercial e abarca 25

empresas como operadoras portuárias, movimentando carga geral, fertilizantes, contêineres, congelados, madeira, celulose e veículos, entre outras cargas. A estrutura possui cinco zonas de atracação: graneis líquidos, fertilizantes, carga geral, contêineres e veículos. No Porto Novo, a profundidade é de 9,44 metros, correspondente a 40 pés de calado (SUPRG, 2014). A Figura 5 permite visualizar essa estrutura:



Fonte: Porto de Rio Grande (2011, p.7)

Com um calado de 40 pés, o Porto de Rio Grande possui excelente profundidade em seus terminais de graneis e de contêineres, superior ao correspondente nos portos argentinos, uruguaios e catarinenses. Com calado e condições operacionais privilegiadas, o porto possui condições ideais para o ancoradouro, para o transbordo de contêineres e o completamento de carga de graneis dos países da Bacia Hidrográfica do Prata. Além disso, em seu cais público, o Porto Novo, com 31 pés de calado, oferece invejável disponibilidade para atracação, possuindo um cais com cerca de 2 km de extensão.

5.1.3 Superporto

O Superporto está localizado em uma área que se inicia na ponte dos Franceses e se estende até o início dos Molhes da Barra. Ele inclui oito terminais de administração privada Tecon, Termasa, Tergrasa, Bianchini, Bunge Alimentos, Petrobras, Brasken e Yara Brasil. A Figura 6 possibilita a visualização de sua localização e estrutura:

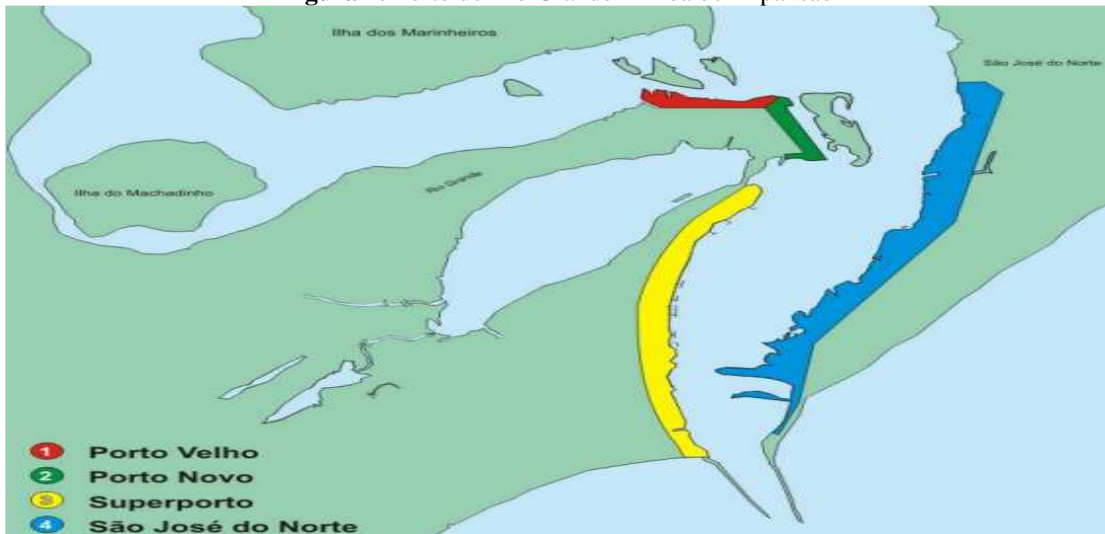
Figura 6: Áreas de Atendimento à Navegação do Superporto

Fonte: Porto de Rio Grande (2011, p. 9)

São terminais especializados em cargas que operam com contêineres, granéis agrícolas, petrolíferas, petroquímicas e fertilizantes. Além disso, abriga o Dique Seco, local destinado à construção de plataformas de prospecção de petróleo. Do início do canal de acesso ao Porto de Rio Grande (fora dos Molhes da Barra) até o Píer Petroleiro, a estrutura portuária possui profundidade de 12,19 metros, correspondente a um calado de 40 pés (PORTO DE RIO GRANDE, 2014).

5.1.4 Área de Expansão

A área de expansão está localizada na vizinha cidade de São José do Norte, nas margens da Lagoa dos Patos, estando incluída na área do Porto de Rio Grande. O local destina-se à instalação de novos terminais portuários. A Figura 7 permite visualizar a localização do Porto velho, Porto Novo, Superporto e Área de Expansão:

Figura 7: Porto de Rio Grande – Área de Expansão

Fonte: Porto de Rio Grande (2011, p.11)

Em síntese, a estrutura portuária de Rio Grande é de elevada capacidade de atendimento e está associada a um complexo logístico que tem evoluído significativamente nos últimos anos, com perspectivas de melhorias contínuas. Além disso, tem sido determinante à dinâmica de crescimento econômico do município de Rio Grande.

Embora o Porto de Rio Grande ocupe uma posição de destaque no cenário brasileiro de transporte containerizado, de acordo com o Plano Mestre do Porto de Rio Grande (UFSC, 2013), ele vem enfrentando dois graves problemas. O primeiro se refere ao fato de que os embarques de contêineres cheios em navios oceânicos superam demasiadamente os desembarques, criando um problema chamado de “desbalanceamento” na movimentação desses instrumentos de carga. Isso faz com que um percentual significativo de contêineres vazios (33,7%) tenha que ser transportado até o porto para embarque, elevando os custos de transporte. Tal processo afeta também os gastos associados à *demurrage* de contêineres, multa determinada em contrato, a ser paga pelo contratante de um navio, quando este demora mais do que o tempo estipulado em contrato no porto em que está atracado. Além disso, cerca de 17% do total de contêineres movimentados no ano de 2012 foram apenas de transbordos, os quais não geram valores significativos à economia da região.

O segundo problema é que o porto tem apresentado dificuldades financeiras, visto que suas contas têm demonstrado déficits nos últimos anos. A título de exemplificação, de 2008 a 2012, ele obteve superávits em apenas dois anos (2008 e 2010), sendo o maior déficit obtido em 2011.

Esses dois fatos são preocupantes e devem afetar o crescimento portuário nos próximos anos, pois não oferecem uma fácil resolução. Esse aspecto se torna mais grave em função da dependência econômica que o município possui em relação a seu porto.

6 POLO NAVAL E *OFFSHORE* DE RIO GRANDE

A indústria naval brasileira, desde sua fundação em 1846, passou por diversas crises e inúmeros planos econômicos, que, visavam mantê-la em funcionamento. A título de exemplificação:

[...] as crises do petróleo da década de 1970 contribuíram para a retração no comércio internacional marítimo e a consequente queda nos valores dos fretes. Tal situação impactou a arrecadação do Fundo da Marinha Mercante, fragilizou a situação financeira dos armadores nacionais e reduziu drasticamente o nível de atividades dos estaleiros armados no Brasil, levando alguns à falência, como foi o caso do estaleiro Só (FOSTER, 2013, p.15).

A estagnação econômica dos anos de 1980 e a hiperinflação que se instalou no país desde o final desta década até meados dos anos 90 fragilizaram ainda mais a já cambaleante indústria naval brasileira. As poucas empresas do setor que sobreviveram a esse período restaram descapitalizadas e desatualizadas em termos tecnológicos. Com isso, a desregulamentação do transporte marítimo em 1990 expôs os armadores brasileiros à concorrência internacional, com a qual as empresas brasileiras não tiveram condições de competir. Diante de tal quadro imensamente desfavorável, a maioria das empresas do setor promoveu o encerramento de suas atividades.

Para Foster (2013), várias foram as causas apontadas para a decadência do setor naval. Dentre elas, destacam-se as seguintes: (i) defasagem tecnológica; (ii) obsolescência do parque industrial nacional; (iii) falta de preços competitivos; (iv) dificuldade nos prazos de entrega e qualidade dos produtos aquém dos níveis dos concorrentes estrangeiros.

A partir dos problemas vivenciados pelo setor no Brasil, o governo federal lança o Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF). Esse programa, criado em 2004, segundo Foster (2013), tinha como premissa que a construção de navios fosse feita no Brasil com conteúdo local crescente, sendo de 65% na primeira fase (em 2005 – encomendas de 23 navios) e de 70% na segunda fase (em 2008 – encomendas de 26 navios). Tais medidas totalizariam um investimento de R\$ 11,2 bilhões, representando uma guinada na indústria naval brasileira, estagnada desde a década de 1980.

Na verdade, a retomada da indústria naval brasileira se inicia a partir da indústria petrolífera, mais precisamente a partir da demanda da Petrobras, com a construção de plataformas petrolíferas. Essa política almejava ainda a uma descentralização do processo de construção das mencionadas plataformas, migrando as mesmas para outros estados da federação. É nesse movimento que se inicia o Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande (CARVALHO; CARVALHO; DOMINGUES, 2013).

Em 2006, a cidade de Rio Grande passou a atrair novos investimentos, devido à implantação do Polo Naval (FEIJÓ; MADONO, 2013). Esse empreendimento estava estruturado em um dique seco construído em Rio Grande, com 130 metros de largura por 140 metros de extensão e profundidade de 14 metros. Com a demanda da Petrobras, o então Polo Naval de Rio Grande assume a denominação de Polo Naval *Offshore* de Rio Grande. A diferença é que no polo era feita exclusivamente a reparação e/ou construção de navios, enquanto que o Polo Naval *Offshore* abrange a construção e/ou reparação de plataformas e navios de apoio marítimo para atividades *offshore* da indústria de petróleo e gás (APL, 2014).

Atualmente, o Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande e entorno é composto basicamente pelos Estaleiros Rio Grande (ERG 1 e 2), Honório Bicalho e Estaleiros do Brasil (EBR), agrupando uma das empresas da indústria naval brasileira (Arranjos Produtivos Locais - APL, 2014). Ele tem início com a demanda da Petrobras pela plataforma P-53, considerada a mais moderna a ser produzida até então. A expectativa era de que somente a construção das plataformas e do dique geraria algo em torno de 40 mil empregos diretos e indiretos (FEIJÓ; MADONO, 2013).

Com o desenvolvimento do Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande, surgiu o projeto PROMINP Ind P&G 75 “Propostas de Política para Mobilização e Desenvolvimento de APLs para o Setor de Petróleo, Gás e Naval”. Em 2013, foi iniciada uma intensa mobilização de atores locais e regionais para a constituição deste APL, que resultou no seu reconhecimento e apoio pela Agência Gaúcha de Desenvolvimento e Promoção do Investimento (AGDI), no âmbito do Projeto de Fortalecimento dos Arranjos Produtivos Locais do RS (APL, 2014).

Em consonância com os dados do Produto Interno Bruto (PIB) de 2008, elaborado pela Fundação de Economia e Estatística (FEE), a partir de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cidade de Rio Grande passou a ocupar o quarto lugar entre os 40 municípios mais ricos do Rio Grande do Sul, estando atrás da capital do estado, Canoas e Caxias do Sul. Em 2006, ocupava o oitavo lugar no PIB do estado. Nesse período, começou

a receber os primeiros investimentos no setor naval, cerca de R\$ 2,4 bilhões. Dito de outra maneira, em três anos, a riqueza do município praticamente duplicou.

Esse crescimento se deve fundamentalmente a instalação do polo naval, que criou um ambiente econômico que atraiu diversas empresas para a região, estimuladas fundamentalmente pelos empreendimentos do Polo Naval e *Offshore*, além da estrutura portuária e de sua integração com a rede de transporte rodoviário, hidroviário, ferroviário e transporte marítimo. Essa multimodalidade existente em Rio Grande tem sido um importante fator na redução dos custos e no aumento da eficiência logística.

Esses novos empreendimentos encontraram um ambiente econômico capaz de lhes propiciar as condições para o aumento da produtividade e de crescimento. Entre essas condições está o Distrito Industrial que se situa próximo à área do Superporto, o que facilitaria a importação de insumos e a logística de distribuição da produção das empresas. Alguns exemplos de segmentos que se beneficiaram com essa estrutura foram as empresas de fertilizantes cuja produção e comercialização têm a questão do transporte como elemento decisivo e as metalúrgicas em função da elevada demanda resultante do polo naval. Além dessas, ainda há uma ampla gama de empresas do setor de serviços que atendem as necessidades do complexo portuário, como transporte de carga e despacho aduaneiro, entre outros.

Esses empreendimentos geraram demandas que atraíram novas empresas, entre essas, em especial, está o setor da construção civil. Tal setor, em função do déficit habitacional e de empreendimentos comerciais, passou a atuar de forma intensa no município de Rio Grande. Por exemplo, o setor de hotelaria foi revitalizado com a chegada do Polo Naval. Segundo Muller e Moroso (2013), seis novos hotéis foram construídos. Entre eles encontra-se um com padrão executivo. Torna-se possível perceber, então, que esse segmento foi totalmente remodelado em Rio Grande.

Outro empreendimento recente no município é a construção do Parque Shopping Rio Grande que é um projeto arrojado, moderno, com investimento previsto de R\$ 200 milhões, com previsão de conclusão das obras para o primeiro semestre de 2015. Ele terá uma área de aproximadamente 37 mil m² com capacidade de abrigar 170 lojas e gerar três mil empregos.

Com esse movimento, era natural que o ramo de alimentação crescesse de forma exponencial, como o que ocorreu em especial com as redes de *fast food*. O Quadro 3, na sequência, mostra os principais investimentos que foram instalados recentemente em Rio Grande ou estão em fase de implantação.

Quadro 3: Instalação de Novas Empresas em Rio Grande

<i>Atividade</i>	<i>Empresa</i>	<i>Atividade</i>	<i>Empreendimento</i>	<i>Ramo</i>	<i>Localização</i>	<i>Situação</i>
<i>Fertilizantes</i>	<i>Heringer</i>	<i>Imobiliários</i>	<i>Vila Moura Executivo</i>	<i>Hotelaria</i>	<i>Centro</i>	<i>Concluído</i>
	<i>Serra Morena</i>		<i>Swan Tower Express</i>	<i>Hotelaria</i>	<i>Centro – Orla</i>	<i>Concluído</i>
	<i>Multifertil</i>		<i>Pacífico Sul</i>	<i>Hotelaria</i>	<i>Av. Itália</i>	<i>Concluído</i>
	<i>Fértil Santa</i>		<i>Guanabara</i>	<i>Supermercado</i>	<i>Av. Itália, Junção e Centro (8 lojas)</i>	<i>Concluído</i>
<i>Alimentos</i>	<i>Blue Ville</i>		<i>Praça Rio Grande</i>	<i>Shopping</i>	<i>Av. Jóquei Club</i>	<i>Concluído</i>
<i>Energia e Química</i>	<i>Verderis</i>		<i>Rede Walmart</i>	<i>Alimentação</i>	<i>Centro</i>	<i>Concluído</i>
<i>Metalurgia</i>	<i>Fabrine</i>		<i>Atacadão</i>	<i>Atacadista</i>	<i>Av. Itália</i>	<i>Concluído</i>
	<i>Pampa</i>		<i>Parque Shopping Rio Grande</i>	<i>Shopping</i>	<i>Estrada Rio Grande – Cassino</i>	<i>Em andamento</i>
	<i>Climec</i>		<i>Figueira Park</i>	<i>Habitação</i>	<i>Condomínio fechado</i>	<i>Em andamento</i>
	<i>Bruanc</i>		<i>Complexo Urbanístico Polinésia</i>	<i>Habitação</i>	<i>Condomínio fechado</i>	<i>Em andamento</i>
	<i>Laboriau</i>		<i>Residencial Engevix- Ecovix</i>	<i>Habitação</i>	<i>Condomínio fechado</i>	<i>Em aprovação</i>
	<i>Metasa</i>		<i>Parque do Lago</i>	<i>Habitação</i>	<i>Bolacha</i>	<i>Em aprovação</i>
	<i>RG Estaleiros</i>		<i>Residencial Santorini</i>	<i>Habitação</i>	<i>Junção</i>	<i>Em aprovação</i>
	<i>Wilson Sons</i>		<i>Arcandia Urbanismo</i>	<i>Habitação</i>	<i>Trevo</i>	<i>Em aprovação</i>
<i>Serviços</i>	<i>Crizel Multiarmazéns</i>		<i>Complexo Urbanísti Cadiz</i>	<i>Habitação</i>	<i>Parque Marinha</i>	<i>Em aprovação</i>
	<i>PHEY</i>		<i>Residencial Real Park Rio Grande</i>	<i>Habitação</i>	<i>Loteamento RST 734</i>	<i>Em aprovação</i>
	<i>Rio Sul HS OTM</i>		<i>Country Club e Arcobrás</i>	<i>Habitação</i>	<i>Condomínio Horizontal ERS 734</i>	<i>Em aprovação</i>
	<i>Rasado Millis</i>		<i>Edifício Marques de Tamandaré</i>	<i>Habitação</i>	<i>Centro</i>	<i>Concluído</i>
	<i>Reparmar Gottens</i>		<i>Edifício Dona Valéria</i>	<i>Habitação</i>	<i>Centro</i>	<i>Em construção</i>
	<i>Giovanella Quero Diesel</i>		<i>Edifício Neo Residencial</i>	<i>Habitação</i>	<i>Centro</i>	<i>Em construção</i>
	<i>Porto Seguro Irapuru Fibrapac</i>	<i>Edifício Comercial Porto de Gales</i>	<i>Habitação</i>	<i>Centro</i>	<i>Em andamento</i>	

Fonte: Muller e Moroso (2013, p.22-23)

Pode-se verificar que houve um incremento significativo dos investimentos em Rio Grande que se iniciaram com o Polo Naval e *Offshore* e se alavancaram com a dinâmica econômica do município criando um círculo virtuoso. Entretanto, ainda é cedo para avaliar os impactos de longo prazo na economia de Rio Grande em decorrência do Polo Naval e *Offshore*, mas, até então, o perfil econômico da cidade se alterou drasticamente, apresentando

uma elevada taxa de crescimento. Apesar desse auspicioso cenário, a questão que permanece é que há uma dependência muito grande das ações da Petrobras, e isso é um risco para o município que já passou por diversos ciclos de crescimento cujas variáveis de *start* do desenvolvimento eram exógenas à região.

7 CONCLUSÃO

O ciclo de formação econômica da cidade de Rio Grande iniciou após a sua fundação em 1737. As atividades econômicas caracterizavam-se pela agricultura de subsistência, a pecuária estava voltada para exportação e o comércio extremamente enfraquecido. Havia ainda constantes problemas de naufrágios na transposição da Barra do Rio Grande, situação que se manteve inalterada até o final do século XVIII.

O período promissor das charqueadas centralizou as atividades econômicas em torno da pecuária e do charque, sendo as transações econômicas centralizadas no Porto e na Vila de Rio Grande. A elite de comerciantes locais aplicava sua riqueza no financiamento de obras de infraestrutura, como foi o caso do aprofundamento do calado e de obras para melhoria no Porto, que visavam aumentar a movimentação portuária. Contudo, o comerciante, além de aplicar sua riqueza na implantação da indústria, diversificava suas atividades em empresas de navegação, estabelecimentos bancários, companhias de seguro e loteamentos, inclusive na construção de hotéis. O poder público atuava melhorando a estrutura urbana, calçando ruas, restaurando os prédios públicos e implantando o ensino público primário. Pode-se afirmar que houve um processo de crescimento endógeno, no qual a riqueza foi aplicada no desenvolvimento da localidade, quer seja pelo poder público ou com o auxílio da elite de comerciantes locais.

O primeiro ciclo de industrialização riograndina, segundo Martins (2005 apud RIBEIRO, 2012) descreve as transformações de um espaço portuário e urbano, que, através da acumulação comercial, derivada das atividades de importação e exportação, conseguiu criar um parque fabril importante em termos nacionais, a partir do final do século XIX – a instalação da Fábrica Rheingantz (1873- capital alemão), da Cia. de Fiação e Tecelagem Rio Grande (1894 – capital italiano) e da Cia. de Tecelagem Ítalo-Brasileira (1906) – formou um polo têxtil importante na região. Cabe salientar que as indústrias instaladas nesse período possuíam capital estrangeiro, trazendo técnicos e maquinário do exterior e aumentando a quantidade de imigrantes na cidade. Nesse período, vieram outras empresas de variados ramos de atividade econômica (Quadro 3). O frigorífico Swift (1917 – Estados Unidos da América) instalou-se na cidade e trouxe técnicos estrangeiros. A mão-de-obra local, empregada nos múltiplos setores, era considerada de baixa qualificação técnica, o que lhes destinava o pagamento de baixos salários. Portanto, parte do lucro não era aplicada na cidade, pois as

empresas detinham capital estrangeiro. Nesse ciclo, não houve apropriação do crescimento endógeno, pois parte da riqueza auferida ficava nas mãos dos empresários de origem estrangeira, enquanto os empregados detinham um baixo poder de compra.

O segundo ciclo da industrialização riograndina foi marcado pela decadência do parque fabril têxtil, caracterizado por restrições para importação de matéria-prima dos países fornecedores, bem como pelo alto preço cobrado e pela escassez da matéria-prima regional, que impossibilitaram a continuidade do negócio. Por sua vez, a Swift atuava no mercado externo: devido à redução do rebanho gaúcho, o governo estipulou cotas para o abate, tornando inviável a manutenção do frigorífico na cidade. Diante desse cenário desolador, surgido no pós II Guerra Mundial, Ribeiro (2012) destaca a capacidade de o município reinventar sua economia, aproveitando o porto e o mar para criar uma indústria pesqueira, que absorveu grande parte da mão-de-obra desempregada pelos ciclos decadentes anteriores. A refinaria de petróleo Ipiranga (1937) escolheu a cidade pela existência do porto, tendo sido responsável por inúmeros postos de trabalho. A Agência de Notícias ALRS¹ (2008) destacou a importância da arrecadação de ICMS da Ipiranga para a cidade de Rio Grande: cerca de 20% do retorno do imposto estadual era proveniente da refinaria, que atualmente atua com o nome de Refinaria Riograndense. Em síntese, o segundo ciclo de industrialização em Rio Grande foi marcado pelo declínio da atividade pesqueira, pela falta de matéria-prima de algumas espécies e pela retirada dos incentivos fiscais. A Refinaria Ipiranga foi vendida ao grupo Ultra em 2007, em função de mudanças nas políticas econômicas do setor, permanecendo em atividade até os dias atuais. Foram os condicionantes externos determinantes para o fim da indústria pesqueira e a mudança de viés do setor petrolífero, que, juntos, formavam a base econômica do município na época.

O Porto de Rio Grande sempre desencadeou o processo de desenvolvimento da cidade, através dos empregos gerados pelo setor, atraindo novas empresas e movimentando a produção agrícola e pecuária do estado. O grande desafio será condicionar o crescimento do porto nos próximos anos, mediante expansão de sua área e modernização de suas instalações e equipamentos. Ao analisar o atual ciclo econômico, alavancado pelo Polo Naval, e compará-lo aos ciclos anteriores, constatou-se que o mesmo difere dos anteriores, pois foi implantado por iniciativa do governo federal. A cidade foi escolhida por contar com excelente suporte portuário e amplas áreas para instalação. Conta com uma estrutura composta pela criação do

¹ Agência de Notícias ALRS. Por que salvar a Ipiranga. Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<http://www.al.rs.gov.br/noticias>>. Acesso em: 24 nov. 2014.

APL Polo Naval e *Offshore* Rio Grande e entorno, que visa aumentar a eficiência das empresas localizadas no arranjo, promover o adensamento produtivo na região e mitigar as externalidades negativas do desenvolvimento econômico. Há também a presença do Parque Científico e Tecnológico do Mar (OCEANTEC) que tem seu núcleo na área naval e *offshore*, focada no desenvolvimento de equipamentos e tecnologias voltadas à construção de embarcações e plataformas. Não é possível afirmar com exatidão se esse ciclo econômico será de longo prazo na economia riograndina. Contudo, ele conta como uma estrutura melhor do que os ciclos anteriores, apoio governamental através de políticas públicas do setor, demanda crescente da Petrobras, que contribui para manter a continuidade do ciclo. O grande desafio consiste em aumentar a produtividade da mão-de-obra utilizada no Polo Naval, cumprir os prazos de entrega das encomendas, manter constante treinamento e aperfeiçoamento, bem como melhorar a infraestrutura local e ampliar a zona portuária.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA GAÚCHA DE DESENVOLVIMENTO E PROMOÇÃO DO INVESTIMENTO (AGDI). **Proposta de arranjo e produtivo local** – Polo Naval e Offshore de Rio Grande e entorno. Disponível em: <<http://www.agdi.rs.gov.br>>. Acesso em: 21 set.2014.

ALTMAYER, Flávia de Lima. **A cidade mais antiga do Estado**: Evolução Histórica do Porto do Rio Grande. Rio Grande: FURG, 2007.

ALVES, Francisco das Neves; TORRES, Luiz Henrique. **A cidade do Rio Grande**: uma abordagem histórico-histórica. Rio Grande: FURG, 1997.

APL. **Proposta de Arranjo Produtivo Local** – Polo Naval e Offshore de Rio Grande. Rio Grande, 2014. Disponível em: <http://www.agdi.rs.gov.br/upload/1372964246_APL%20Polo%20Naval%20e%20Offshore%20de%20Rio%20Grande%20e%20Entorno.pdf>. Acesso em: 29 set. 2014.

_____. **Relatório Plano de Desenvolvimento do APL** – Polo Naval de Rio Grande e entorno. Rio Grande, 2014.

_____. **Sobre o APL do Polo Naval. Rio Grande**, Rio Grande, 2014. Disponível em: <<http://www.aplnavaliogrande.org/>>. Acesso em: 29 set. 2014.

_____. **Proposta de Arranjo Produtivo Local** – Polo Naval e Offshore de Rio Grande. Rio Grande, 2014. Disponível em: <http://www.agdi.rs.gov.br/upload/1372964246_APL%20Polo%20Naval%20e%20Offshore%20de%20Rio%20Grande%20e%20Entorno.pdf>. Acesso em: 29 set. 2014.

_____. **Governança**. Rio Grande, 2014. Disponível em: <<http://www.aplnavaliogrande.org/#apresentacao>>. Acesso em: 29 set. 2014.

_____. **Polo Naval de Rio Grande**. Rio Grande, 2014. Disponível em: <<http://www.aplnavaliogrande.org/#apresentacao>>. Acesso em: 29 set. 2014.

ASSIS, Célia de. **Uma História de Realizações**: Empresas de Petróleo Ipiranga 60 anos. São Paulo: Prêmio, 1997.

BARBOSA, Reginaldo Avelar; TORRES, Daniela Almeida Raposo. **Empresa Motriz e Desenvolvimento Regional: Análise dos Impactos da IVECO na Cidade de Sete Lagoas – MG.** Seminário de Desenvolvimento Regional, CEDEPLAR, 2010. Disponível em: <<http://web.cedeplar.ufmg.br>>. Acesso em: 20 set. 2014.

BRASIL. **Decreto Lei nº 395 de 29 de abril de 1938.** Declara de utilidade pública e regula a importação, exportação, transporte, distribuição e comércio de petróleo bruto e seus derivados, no território nacional, e bem assim a indústria da refinação de petróleo importado em produzido no país, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De10395.htm>. Acesso em: 18 set. 2014.

_____. **Lei n. 1561, de 01 outubro de 1951.** Cria o Departamento Estadual de Portos, Rio e Canais (DEPRC). e dá outras providências. Disponível em: <http://www.sph.rs.gov.br/sph_2006/content/pdf/portaria_1561.pdf>. Acesso em: 29 out. 2014.

_____. **Decreto n. 43.899, de 13 de junho de 1958.** Cria no Conselho do Desenvolvimento o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-43899-13-junho-19581958-383035-norma-pe.html>>. Acesso em: 17 set. 2014.

_____. **Lei n. 9432 de 1997.** Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências e resoluções de ANTAQ. Disponível em: <<http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/109219/lei-de-transporte-aquaviario-lei-9432-97>>. Acesso em: 18 set. 2014.

_____. **Lei n. 10893 de 2004.** Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10959875/lei-n-10893-de-13-de-julho-de-2004>>. Acesso em: 18 set. 2014.

_____. **Decreto n. 5649 de 2005.** Regulamenta o Regime Especial de Aquisição de Bens de Capital para Empresas Exportadoras - RECAP, que suspende a exigência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS. Disponível em: <<http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/96087/decreto-5649-05#art-5>>. Acesso em: 18 set. 2014.

_____. **Decreto n. 5649 de 2005.** Regulamenta o Regime Especial de Aquisição de Bens de Capital para Empresas Exportadoras - RECAP, que suspende a exigência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS. Disponível em: <<http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/96087/decreto-5649-05#art-5>>. Acesso em: 18 set. 2014.

BRASIL. **Lei n. 11196 de 2006**. Institui o Regime Especial de Tributação para a Plataforma de Exportação de Serviços de Tecnologia da Informação - REPES, o Regime Especial de Aquisição de Bens de Capital para Empresas Exportadoras - RECAP e o Programa de Inclusão Digital. Disponível em: <http://c-mara-municipal-da-juiz-de-fora.jusbrasil.com.br/legislacao/322152/lei-11196-06>. Acesso em: 18 set. 2014.

CAMINHOS DA ZONA SUL. **Distrito Industrial de Rio Grande** – algumas informações. Disponível em: <http://www.caminhosdazonasul.com/>. Acesso em: 20 set. 2014.

CARVALHO, Diogo Sá; CARVALHO, Andréa Bento; DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha. **O Polo Naval e offshore e o desenvolvimento regional na metade sul do Rio Grande do sul**. Ensaio FEE, Porto Alegre, v. 34, p. 933-954, 2013. Disponível em: <file:///C:/Users/User/Downloads/3053-18345-1-PB.pdf>. Acesso em: 20 set. 2014.

CLEMENTE, A. **Economia regional**. Introdução à economia do espaço geográfica. Curitiba: Scientia et Labor, 1987.

CLICRBS. **Complexo multiuso em Rio Grande perto de conseguir investidor**. Porto Alegre, 2014. Disponível em: <http://wp.clicrbs.com.br/acertodecontas/2013/03/22/complexo-multiuso-em-rio-grande-perto-de-conseguir-investidor/?topo=52,1,1,,171,e171> . Acesso em: 1 dez. 2014.

COSTA, Eduardo Jose Monteiro da. **Políticas públicas e o desenvolvimento de arranjos produtivos locais em regiões periféricas**. Campinas, SP: [s.n.], 2007.

DOMINGUES, M. **Superporto do Rio Grande**. Plano e Realidade. Elementos para uma Discussão. Dissertação (Mestrado em Ciência) – Programa de Pós-Graduação em Ciências, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 1995.

DOMINGUES, M.V.R. (Coord.). **Desenvolvimento e consolidação do polo naval e offshore de Rio Grande**. Rio Grande: FURG, 2009.

FEIJÓ, Flavio Tosi. **Polo naval do Rio Grande: potencialidades, fragilidades e a questão da migração**. Porto Alegre: UFRGS/FCE/DERI, 2013. Disponível em: http://www.ufrgs.br/fce/wordpress/wp-content/uploads/2013/05/TD2_feijo_madono_FINAL.pdf. Acesso em: 20 de out. 2014.

FEIJÓ, Flavio Tosi; MADONO, Danielle Trindade. **Polo naval do Rio Grande: potencialidades e a questão da migração**. Porto Alegre: UFRGS/FCE/DERI, 2013.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. **Os fios da memória: fábrica Rheingantz entre passado, presente e patrimônio**. Horiz. antropol. [online]., v.19, n.39, p. 69-98, 2013.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Separata da Revista Estudos Econômicos - **A transição Capitalista no Rio Grande do Sul**. A Economia Gaúcha na Primeira República. São Paulo: [s.n.], 1985.

FOSTER, Maria das Graças Silva. Retomada da Indústria Naval e Offshore do Brasil 2003-2013-2020: Visão Petrobras. Rio de Janeiro, Petróleo Brasileiro, 2013.

GALEANO, Edileuza Aparecida; FEIJÓ, Carmem. **Determinantes do crescimento econômico desigual entre as regiões brasileiras**: uma avaliação da produtividade, da inovação e do gap tecnológico nos anos 1990 e 2000. Nexos Econômicos – CME-UFBA, v. IV – n. 7, dez. 2010.

GARIBALDI, Lorena. **Infraestrutura e Logística**. Assinado termo de compromisso para construção de terminal para gás no Superporto de Rio Grande. Porto Alegre, 2014. Disponível em: < http://www.rs.gov.br/conteudo/206422/assinado-termo-de-compromisso-para-construcao-de-terminal-para-gas-no-superporto-de-riogrande/termosbusca=*>. Acesso em: 29 out. 2014.

GUIMARÃES, Paulo Medeiros. **Complexo Portuário Industrial de Rio Grande**. Rio Grande, 2014. Disponível em: <<http://riograndevirtual.com.br/molhesdabarra/conteudo/historico.html>>. Acesso em: 17 set. 2014.

HOOD, André da Silva Scott . **Comportamento do Emprego Formal no Município de Rio Grande -2000 a 2010**. Porto Alegre: [s.n.], 2011.

HORTA, Paulo. **Petronotícias**: Estaleiro EBR deve ser concluído em janeiro de 2015. Disponível em: < <http://www.caminhosdazonasul.com>>. Acesso em: 13 set. 2014.

_____. **Fepam emite licença de operação parcial para estaleiro em São José do Norte**. Disponível em: < <http://www.caminhosdazonasul.com/2014/09/fepam-emite-licenca-de-operacao-parcial-para-estaleiro-em-sao-jose-do-norte/>>. Acesso em: 13 set. 2014.

LASCHUK, Tatiana; RÜTHSCHILLING, Evelise Anicet. A evolução da indústria têxtil do Rio Grande do Sul sob o ponto de vista técnico, tecnológico e mercadológico. **1º Congresso Brasileiro de Iniciação Científica em Design e Moda**, Caxias do Sul, 2014.

MARTINS, Solismar Fraga. **O papel da cidade do Rio Grande (RS) na economia riograndense durante a industrialização dispersa (1873-1930)**. Rio Grande, 2006. Disponível em: <<http://cdn.fee.tche.br>>. Acesso em: 22 set. 2014.

_____. **Cidade do Rio Grande: Industrialização e urbanidade (1873 – 1990)**. Rio Grande: FURG, 2006.

MAZUI, G. **Como investimentos bilionários no polo naval, uma das mais antigas cidades do Estado desemperra sua estagnada economia.** Zero Hora, Porto Alegre, 4 abr. 2010.

MONASTERIO, Leonardo Monteiro. **Capital Social e a Região Sul do Rio Grande do Sul.** Tese (Doutorado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, Universidade Federal do Paraná, UFP, Curitiba, PR, 2002.

_____. Fundamentos do pensamento econômico regional. In: CRUZ, Bruno de Oliveira, **Economia Regional e Urbana: teorias e métodos com ênfase no Brasil.** Brasília: IPEA, 2011.

MORAES, Caroline de Matos de; SILVA, Daiane Esclabão da. **Uma breve história da industrialização na cidade do Rio Grande a partir da década de 1950.** Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos>>. Acesso em: 15 set. 2014.

MULLER, Cristiano; MOROSO, Karla. **Violação ao Direito e Cidade e à Moradia Decorrente de Megaprojetos de Desenvolvimento no Rio Grande do Sul: Diagnóstico e perspectivas – o caso de Rio Grande.** Porto Alegre: CDES, 2013.

NETO, Epaminondas. **Petrobras, Ultra e Braskem compram Ipiranga por US\$ 4 bilhões.** Disponível em: <<http://www.folha.uol.com.br>>. Acesso em: 03 jul. 2013.

PENSAVENTO, Sandra Jatahy. **RS: A Economia & O Poder nos anos 30.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

_____. **RS: Agropecuária Colonial & Industrialização.** Porto Alegre, Mercado Aberto, 1983.

_____. **História do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984.

_____. **Os industriais da república.** Porto Alegre: IEL, 1991.

PERISSÉ, Juarez Barbosa. **Evolução do refino de petróleo no Brasil.** Dissertação (Mestrado em Engenharia Química) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia Química, Universidade Estadual do Janeiro, UERJ, Rio de Janeiro, 2007.

PIMENTEL, Fortunato. **Aspectos gerais do Município do Rio Grande.** Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1944.

POLO NAVAL. **FPN Naval encerrou com expectativa de US\$ 56 milhões em negócios.** Rio Grande, 2010. Disponível em: <http://www.polonavalrs.com.br/index.php?n_sistema=3027&id_noticia=304&idiomas=pt>. Acesso em: 21 set.2014.

PORTO RIO GRANDE. **Conheça o Porto do Rio Grande**. A grandeza do Porto do Rio Grande não está somente no nome. Rio Grande, 2014. Disponível em: <http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_conheca.php>. Acesso em: 21 set. 2014.

_____. **Porto do Rio Grande**. Plano de Zoneamento das áreas do Porto Organizado de Rio Grande. Rio Grande, 2011. Disponível em: < file:///C:/Users/User/Downloads/-arquivos-arquivopdf >. Acesso em: 21 set. 2014.

PRIETO, Carlos. **Valor Econômico**: Sete grupos podem unir seus ativos em Rio Grande. Rio Grande, 2014. Disponível em: < <http://www.caminhosdazonasul.com/2014/08/valor-economico-sete-grupos-podem-unir-seus-ativos-em-rio-grande/>>. Acesso em: 25 nov. 2014.

QUEIROZ, Mari Luiza Bertulini. **A Vila do Rio de São Pedro, 1737 – 1822**. Rio Grande: FURG, 1987.

REFINARIA DE PETRÓLEO IPIRANGA. **Foto Refinaria de Petróleo Ipiranga. 2014**. Disponível em: <<http://www.riograndevirtual.com.br>>. Acesso em 18 ago. 2014.

REFINARIA RIOGRANDENSE. **O novo cenário**. Rio Grande, 2014. Disponível em: <<http://www.refinariariograndense.com.br>>. Acesso em: 25 set. 2014.

RIBEIRO, Ester Rosa. **Políticas Públicas Nacionais em Educação entre 1935 – 1945**. Encontro Estadual de História, FURG, 2012. Disponível em: file:///C:/Users/User/Downloads/Ribeiro>. Acesso em: 25 set. 2014.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

SÃO GABRIEL. **As charqueadas**: O surgimento e a importância das charqueadas no Rio Grande do Sul. São Gabriel 2014. Disponível em: <<http://www.saogabriel.rs.gov.br>>. Acesso em: 20 set. 2014.

SILVA, Antônio Cleber dos Santos. **Coleção de Postais do Blog Papareia**. Disponível em: <<http://armazemdoporto.blogspot.com.br>> Acesso em: 02 jul.2014.

SILVA, Jorge Antônio Santos. **Turismo, crescimento e desenvolvimento**: uma análise urbano-regional baseada em cluster. Tese (Doutorado em Ciências Sociais Aplicadas) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas, ECA, Universidade Federal de São Paulo, USP, São Paulo, 2004.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. São Paulo: Nacional, 1977.

SIQUEIRA, Tagore Villarim de; SIFFERT FILHO, Nelson Fontes. **Desenvolvimento Regional no Brasil**: tendências e novas perspectivas. Rio de Janeiro: Revista do BNDES, dez. 2001.

SPOLLE, Marcus Vinícius; FABRES, Ana Cristina Porto. Migração de Trabalhadores especializados da Construção Naval: A experiência da Construção de Plataformas Petroleiras do Polo Naval de Rio Grande. XXIX Congresso Latino-americano de Sociologia, 2013.

SOARES, Fernanda C. **Santa Thereza**: um estudo sobre as charqueadas da fronteira Brasil - Uruguai. Dissertação (Mestrado em Integração Latino Americana) – Programa de Pós-Graduação em Integração Latino Americana, Área de Concentração em História, Universidade Federal de Santa Maria, UFSM, Santa Maria, 2006.

SOUZA, Nali de Jesus. **Desenvolvimento Econômico**. São Paulo: Atlas, 2009.

_____. **Desenvolvimento Econômico do Rio Grande do Sul**: das origens aos dias atuais. PUCRS. Texto para discussão n° 08-2007, Porto Alegre, 2007. Disponível em: <<http://www.pucrs.br>>. Acesso em: 20 ago. 2014.

SOUZA, Silvério Luiz Carvalho de. **Desenvolvimento Regional no Brasil**: as transformações econômicas no período de 1985 a 2007. Dissertação (Mestrado em Economia Desenvolvimento Regional e Gestão de Empreendimentos Locais) – Programa de Pós-Graduação em Economia Mestrado Profissional em Desenvolvimento Regional e Gestão de Empreendimentos Locais, Universidade Federal de Sergipe, Aracaju, 2008.

TORRES, Luiz Henrique. **Rio Grande – 1918**: a mortalidade supera a natalidade. Rio Grande: Biblos, 2009.

TORRES, Luiz Henrique. **Parlamentares Gaúchos** – Carlos Santos, trajetória Biográfica. Porto Alegre: CORAG, 2004.

UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina (org). **Plano Mestre**. Florianópolis: UFSC, 2013. [apresentação]

VASCONCELOS, Pedro Paulo Lima; SILVA, Rogério Piva da Silva. **A importância do MERCOSUL na economia riograndina através da movimentação de cargas pelo Porto do Rio Grande**. Rio Grande, 2014.

VIEIRA, Eurípedes Falcão; RANGEL, Susana Salum. **Geografia Econômica do Rio Grande do Sul**: Espacialidade e temporalidade na organização econômica riograndense. Porto Alegre: Sagra, 1993.

VISCARDI, Karen. **Assinado o contrato para ampliação do Distrito Industrial de Rio Grande. Governo do Rio Grande do Sul, 2014**. Disponível em: < <http://www.rs.gov.br>>. Acesso em: 10 nov. 2014.

WORLD Port Source. **Port of Rio Grande**. Disponível em: <[http://www.worldportsource.com/ports/maps /BRA_Port_of_Rio_Grande_1827.php](http://www.worldportsource.com/ports/maps/BRA_Port_of_Rio_Grande_1827.php)>. Acesso em: 19 set. 2014.