

<b>O PAPEL DA CIDADE DO RIO GRANDE (RS) NA ECONOMIA RIO-GRANDENSE DURANTE A INDUSTRIALIZAÇÃO DISPERSA (1873/1930).</b>	<b>2</b>
1. INTRODUÇÃO:	2
2. A BIPARTIDA ECONOMIA RIO-GRANDENSE NO SÉCULO XIX.	3
4. A INDUSTRIALIZAÇÃO DISPERSA E A CIDADE DO RIO GRANDE.	6
5) A EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM VIRTUDE DA ACUMULAÇÃO INDUSTRIAL.	13
CONSIDERAÇÕES FINAIS.	15
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:	16

## **O PAPEL DA CIDADE DO RIO GRANDE (RS) NA ECONOMIA RIO-GRANDENSE DURANTE A INDUSTRIALIZAÇÃO DISPERSA (1873/1930).**

*DR. SOLISMAR FRAGA MARTINS\**

### **1. INTRODUÇÃO:**

A cidade do Rio Grande representa, de forma clara, as transformações de um espaço portuário e urbano que através da acumulação comercial derivada das atividades de importação e exportação, consegue criar um parque fabril importante em termos nacionais a partir do final do século XIX.

A introdução de parques fabris vem alterar a forma, as estruturas e as funções citadinas, (Lefèbvre, 1974) decorrentes da introdução de uma base técnica, condição principal da produção capitalista. (Quaini, 1979:66). O período áureo para a cidade estende-se de 1873/1874<sup>1</sup>, data da implantação do primeiro grande parque fabril até 1930, quando transformações na economia nacional ditariam novas mudanças locais na disputa de mercado com a economia fabril do centro do país que se consolidava a partir de São Paulo. Por tratar-se da cidade mais antiga do Rio Grande do Sul e a única a dispor de um porto marítimo, isso possibilitou um desenvolvimento comercial considerável durante o século XIX assim como a implantação de um parque industrial diverso sob os auspícios da industrialização dispersa. *Industrialização dispersa* entendida na perspectiva de Cano (1985:63), como uma indústria relativamente descentralizada, explicada pelos complexos regionais pouco integrados em nível nacional, tendo cada região sua própria economia. Essa industrialização era induzida pelo setor exportador e estendeu-se até a crise de 1929.

Compreender como Rio Grande foi se estruturando e conformando sua paisagem a partir dos processos históricos produtivos constitui um passo primordial, no sentido de desvendar a lógica de seu desenvolvimento, e sua participação na economia industrial gaúcha durante a Industrialização Dispersa.

---

\* Fundação Universidade Federal do Rio Grande Departamento de Geociências

<sup>1</sup> Há divergências nos documentos históricos pesquisados em relação ao ano de fundação da fábrica.

## 2. A BIPARTIDA ECONOMIA RIO-GRANDENSE NO SÉCULO XIX.

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

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

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

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

Se o sul do Estado estava ocupado pela atividade produtiva ligada à pecuária e contando com os principais núcleos urbanos do Rio Grande do Sul à época, excetuando-se a capital, o norte necessitava ainda de ser colonizado a fim de guardar as terras sob domínio lusitano, já que havia um hiato entre a campanha gaúcha e as terras ocupadas pelos outros estados brasileiros. Para isso se fez necessária a vinda de novos povos a fim de colonizá-las, e a escolha do governo português recaiu sobre os açorianos, a fim de constituir uma sociedade agrícola e de povoamento. Estes vão aos poucos colonizando a região da depressão central e a encosta da serra no Rio Grande do Sul (1740/1760). A vinda de imigrantes alemães ocorreria somente nas primeiras décadas do próximo século (1824/1834)<sup>2</sup>. Esses imigrantes se dedicariam à lavoura, e a produção de trigo, escoada por Porto Alegre, seria seu principal produto.

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

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

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

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

---

<sup>2</sup> Os primeiros colonos da região que hoje forma a Itália chegaram no Rio Grande do Sul somente na década de 1870 e ocuparam as terras localizadas ao norte das colônias alemãs.

### 3. A INTRODUÇÃO DAS CHARQUEADAS NA REGIÃO SUL RIO-GRANDENSE E A ACUMULAÇÃO COMERCIAL COMO GÊNESE AO DESENVOLVIMENTO FABRIL.

A feitura do charque em escala comercial foi introduzida no Rio Grande do Sul por um retirante da seca do Ceará, José Pinto Martins<sup>3</sup>, dominador da técnica de produção do charque em grande escala, já que nesse estado, até 1780, a produção da carne seca era destinada somente à subsistência (Singer, 1977:150).

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

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

O enriquecimento dos estancieiros e charqueadores levaria ao descontentamento constante com os preços praticados sob tutela do Império. Isso estimularia a rebeldia sulina contra o governo instalado no Rio de Janeiro e eclodiria na independência do Rio Grande do Sul em relação ao Brasil Imperial. Singer evidencia esta dicotomia durante a Revolução Farroupilha<sup>4</sup>, liderada pelos estancieiros do sul, enquanto Porto Alegre e sua hinterlândia apoiavam as tropas imperiais.

Nesse aspecto há uma peculiaridade da cidade do Rio Grande: embora fosse um dos principais centros econômicos da metade sul, permaneceu nas mãos dos imperiais durante os dez anos da Revolução, o que permitiu ao Império o constante abastecimento de mantimentos e armas às suas tropas. Já os farrapos, ao não conseguir dominar o principal porto em solo gaúcho para a manutenção de suas relações comerciais e de sobrevivência da própria República Rio-Grandense, foram buscar alternativas mais dificultosas, como

---

<sup>3</sup> A importância das charqueadas para a economia rio-grandense foi fundamental e inquestionável, no entanto a historiografia do Rio Grande do Sul nem sempre deu o destaque ao papel desempenhado por José Pinto Martins.

<sup>4</sup> Revolução Farroupilha ou Guerra dos Farrapos foi uma guerra civil travada no território rio-grandense em que os farroupilhas buscavam a independência deste em relação ao Brasil. Durou de 1835 a 1845, quando os rebeldes se renderam.

a expansão do movimento republicano à província de Santa Catarina e conseqüentemente a utilização do porto de Laguna, alternativa fracassada posteriormente.

Após o término da Revolução Farroupilha, não haveria uma alteração significativa na divisão econômica da Província, já que ambas as regiões continuavam a manter relações comerciais com o centro do país e o resto do mundo. Nisso as cidades portuárias e redistribuidoras de produtos de importação tinham vantagem econômica, o que propiciou um desenvolvimento das três principais cidades portuárias do Estado, duas das quais com portos fluviais, Pelotas e Porto Alegre.

O enriquecimento de criadores e charqueadores permitiu nos dezenove uma expansão das atividades mercantis através do comércio de importação e exportação, principalmente nas mãos de imigrantes europeus e urbanos. Para o ano de 1888 um recenseamento municipal apontava uma população de 20.277 habitantes, sendo que 14.345 viviam na zona urbana. Dessa 21,70 % era formada por população estrangeira de diversas nacionalidades, com predomínio de imigrantes europeus (Copstein, 1975: 40). Nesse período comercial da cidade 1822/1873, essa se expande de forma contínua e concentrada configurando aproximadamente o que hoje é denominado de centro.

O enriquecimento propiciado pelo capital oriundo do comércio exterior no final do século XIX transformar-se-ia por iniciativa desses comerciantes e aliado ao capital bancário já existente, a gênese industrial da cidade do Rio Grande a partir da década de 1870.

#### 4. A INDUSTRIALIZAÇÃO DISPERSA E A CIDADE DO RIO GRANDE.

Os poucos milhões de habitantes espalhavam-se ao longo de um litoral de quase 6.000 km de extensão, e sobre uma área superior a 8 milhões de km<sup>2</sup>; agrupam-se por isso em pequenos núcleos largamente apartados uns dos outros, e sem contactos apreciáveis. Era assim constituído o mercado que se oferecia à indústria brasileira; não lhe podia ser mais desfavorável. (Prado Jr, 1998: 258).

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

Isso possibilitou um desenvolvimento industrial no Brasil sem grande concorrência interna a partir do final do século XIX. Desenvolvimento esse caracterizado por uma dispersão industrial pelo território nacional, e por uma concentração em nível de empresas no país. Conforme (Cano, 1985:64):

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

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

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

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

O desenvolvimento da monocultura exportadora baseada no trabalho assalariado permite a constituição de um mercado consumidor inicial, promovendo a industrialização em ordem inversa (Rangel, 1982), ou seja, diferentemente dos países centrais, o processo industrial brasileiro inicia-se pelos bens de consumo não duráveis. Assim, enquanto o setor alimentar permanece geralmente com feições locais e artesanais<sup>5</sup>, a indústria têxtil constitui empresas de diferentes portes e características dispersas pelo território nacional,

---

<sup>5</sup> No caso dos frigoríficos, por exemplo, sua instalação decorre de capitais estrangeiros, sobretudo, norte-americanos.

dependendo do processo local de acumulação e de sua inserção na divisão internacional do trabalho. (Pimenta, 1994).

Nas regiões que conheceram um processo de acumulação anterior, a dinâmica econômica contribuiu para a instalação de grandes empresas têxteis, como é o caso de São Paulo, Rio de Janeiro, e alguns estados do Nordeste e o Rio Grande do Sul. (Pimenta, 1994). Nestes locais, amplas plantas industriais têxteis foram implantadas, utilizando-se de equipamentos importados, significando um grande montante de capital fixo instalado. Para Rio Grande a indústria têxtil representou o primeiro parque fabril e uma das maiores fábricas já instaladas na cidade em toda a sua história.

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

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

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

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

O desenvolvimento industrial no Rio Grande do Sul apresentou algumas peculiaridades quanto à acumulação do capital para o seu desenvolvimento, sendo que a principal delas refere-se a este capital estar diretamente ligado as atividades comerciais e não ao capital agrário.

Outro fato é que as alterações cambiais registradas durante a chamada República Velha ora beneficiava, ora estrangulava a importação de maquinário para o desenvolvimento industrial nacional e gaúcho nessa primeira fase denominada de industrialização dispersa.

Rio Grande graças a esses fatores que a beneficiava conseguiu atrair investimentos fabris em setores diversos, embora ligados as indústrias de bens de consumo, característico para a época no Brasil. Isso compreende as indústrias têxteis, as cordoarias, a fábrica de calçados, a fabricação de alimentos em conservas, os biscoitos, a fábrica de charutos, e os moinhos de farinha. É importante destacar que as empresas industriais instaladas citadas nesse trabalho, todas elas apresentavam mais de uma centena de operários<sup>6</sup>, sendo que algumas ultrapassavam a cifra de mil trabalhadores. Isto tudo em meio a um Brasil ainda rural.

A Companhia União Fabril Rheingantz, idealizada pelo comerciante Carlos Rheingantz teve a inauguração de seu complexo industrial no ano de 1873. A atividade produtiva da indústria era centrada na produção de tecidos de lã, derivados de tecidos de algodão e tapetes, sendo que a produção visava ao mercado externo e também ao centro do país. Conforme Roche (1989:585), os primeiros operários da Rheingantz, como capatazes e contramestres, vieram da Alemanha juntamente com as máquinas. Nos períodos de guerra, como durante a Primeira Guerra Mundial, a fábrica chegou a possuir mais de 1.200 funcionários e suas máquinas produziam em capacidade máxima.

Ao lado dessas instalações, foram construídas moradias que visavam atender aos operários de menor escala hierárquica e de menor poder aquisitivo e um segundo padrão de edificações destinadas aos Mestres e Engenheiros da fábrica, cuja maioria eram estrangeiros onde cada construção acompanhava o estilo arquitetônico do país de origem do morador. Atualmente, uma boa parte dessas residências encontra-se em precário estado de conservação, sendo que algumas delas ainda possuem moradores ou abrigam estabelecimentos comerciais.

A fábrica também construiu no interior do seu sítio industrial um prédio denominado de Cassino dos Mestres, que servia como pousada para os funcionários do alto escalão da companhia. Ao lado desse prédio, está a antiga escola que ensinava os operários da fábrica na época, bem como os filhos dos mesmos que possuíssem até 12 anos de idade. Segundo Pesavento (1988:59), o ensino era obrigatório aos

---

<sup>6</sup> Isto se deve à dificuldade de mensurar aquelas empresas que realmente poderiam ser consideradas como empresas industriais hoje, já que no final do século XIX e início do século XX, os açougues e os panifícios eram considerados como fábricas. Normalmente, os historiadores utilizam para detecção do que se considera hoje como empresas industriais o estabelecimento de uma força motriz mínima utilizada pela empresa ou por um número mínimo de operários empregados. Optamos pela segunda alternativa em que somente foi contado como indústria, as fábricas que empregavam mais de 100 trabalhadores.

operários, tornando-se facultativo somente a partir de 1896. Vale ressaltar que ambos os prédios, embora ainda existentes, encontram-se em estado de abandono.

Além de Rheingantz, outros empresários instalaram na cidade plantas industriais como Francisco Marques Leal Pancada, que juntamente com outros sócios fundam em Rio Grande a Leal, Santos & Companhia. Essa era filial de uma empresa portuguesa que beneficiava alimentos em conserva e que posteriormente produziria biscoitos no Brasil. Os alimentos em conserva eram oriundos da própria região de Rio Grande, seja através de legumes e frutas fornecidos pelos produtores rurais das ilhas adjacentes a cidade. A produção de biscoitos em nível industrial teve seu início em 1906, assim como os bens de produção da fábrica foram importados de países da Europa. Embora de uma forma mais modesta, a Leal Santos construiu 20 casas destinadas aos operários e um armazém onde eram vendidos mantimentos aos trabalhadores fabris.

O caso de Gustavo Pock também é emblemático. Trata-se de um burguês imigrante que, em 1891, fundou uma indústria de charutos em Rio Grande. Trata-se da fábrica Pock & Cia. de Charutos, que representava uma continuidade da fabricação deste gênero, o qual já vinha sendo feito por sua família na Alemanha. A indústria Pock trabalhava inicialmente com técnicos alemães e cubanos, e com matéria-prima oriunda de Cuba. Seu principal mercado consumidor era os estados do centro do país.

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

“É forçoso concluir que o início de industrialização que se assiste no Rio Grande do Sul, antes da década dos 90 tem antes seu centro em Rio Grande e em Pelotas, do que na Capital. Este fato se explica não só pelo maior desenvolvimento comercial do hinterland agrícola daquelas cidades,mas também porque as empresas industriais, que se estabelecem em Rio Grande, não visam apenas o mercado regional, mas sobretudo o mercado nacional. Em 1895 por exemplo, dois terços da produção da União Fabril eram exportados para o Rio.” (Singer, 1968:172).

Com isso o autor salienta que, se a gênese da industrialização gaúcha está compreendida no eixo Rio Grande - Pelotas, isso se deve ao fato de que a grande indústria neste período visava ao mercado nacional e estrangeiro. Para isso, a proximidade do porto de Rio Grande tornava-se condição indispensável, sem falar no desenvolvimento da produção do charque que ocorria na região. Além disto, com o passar dos anos, Rio Grande vai obtendo um cosmopolitismo que fica arraigado na história da cidade com a contínua chegada de imigrantes das mais diversas origens.

Um outro aspecto relevante para a economia citadina e para o Estado do Rio Grande do Sul no começo do século XX refere-se a construção de um novo porto juntamente com a entrada dos Molhes da Barra que permitiria uma navegação mais segura e com embarcações de maior calado.

A saída da Laguna dos Patos para o Oceano Atlântico sempre foi dificultosa às embarcações devido ao constante assoreamento do canal de acesso. Os comerciantes da cidade e posteriormente os industriais buscavam já algumas décadas solução para o problema, no entanto, embora os trâmites tenham iniciado no final do século XIX, foi somente na primeira década do século XX que a obra tomou vulto através da formação da *Cie. Française de Porto do Rio Grande do Sul*. Esta empresa ficou responsável pela construção dos molhes da barra e pelo melhoramento do porto já existente. Além disso, foi edificado o novo porto e arrendado à *Cie Française* por 67 anos. (Neves, 1980 / Martins, 1997). Para a constituição do novo porto da cidade foi escolhida a área da Ilha do Ladino no extremo leste, área formada por ilhas e terras inundáveis. (Rio Grande do Sul: Obras da Barra e do Porto do Rio Grande, 1919:240).

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

Os franceses foram responsáveis também pela construção de vinte casas de madeira destinados aos mestres e contra-mestres vindos da França assim como 40 casas de madeira, denominada de Vila Verde era formada por construções mais simples e destinadas a abrigar parte dos operários (Martins, 1997). Além dos espaços construídos oficialmente pela *Cie. Française*, o aprofundamento do canal possibilitou o aterramento de grandes áreas a leste do centro histórico e a formação de uma ilha artificial, Ilha da Base, no extremo oriental do pontal arenoso onde está o sítio urbano do Rio Grande. As extremidades foram ocupadas pelas estruturas portuárias de uma forma mais rápida, restando as áreas centrais como reserva para as atividades de expansão portuária e até mesmo um bairro radial planejado pelos franceses.

Em virtude às altas taxas cobradas por essa companhia, o governo do Estado do Rio Grande do Sul obteve em 1918 junto à união, a encampação de todas as estruturas portuárias. Isso pôs fim a iniciativa do bairro radial.

O volume de aterro foi estimado em mais de oito milhões de metros cúbicos, sendo usado para esse serviço na época cinco dragas, 10 rebocadores, batelões e chatas. As areias dragadas foram sendo depositadas nos terrenos pantanosos situados entre o novo porto e a cidade, pondo fim aos banhados outrora existentes. (Costa,1922:19).

Um outro fato marcante para a economia sul-rio-grandense deve-se ao fato do grande rebanho bovino gaúcho, que com a exasperação na decadência das charqueadas necessitava de novas formas de industrialização. Neste período começam a ser discutidos a implementação de frigoríficos na região.<sup>7</sup>

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

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

A Swift era uma empresa norte-americana que tinha como principal atividade produtiva a frigorificação de carne e moldada sobre os padrões tayloristas de produção, ou seja, produção fragmentada em larga escala. Aproveitando que o mercado externo estava debilitado devido a Primeira Grande Guerra Mundial, logo expandiu suas atividades e constitui-se em um importante pólo para o município.

O frigorífico abatia até 1000 reses por dia e chegava a ter em sua folha salarial mais de 1500 funcionários. Seus produtos, em sua grande maioria, eram destinados ao mercado externo. O operariado constituído por famílias de baixa renda seria condição *sine-qua-non* de ocupação para o grande aterro entre a cidade velha e o novo porto.

---

<sup>7</sup> Neste aspecto ver também Pesavento 1980 e 1985.

Essa conjuntura de fatores favorecia a cidade portuária fazendo com que Rio Grande fosse o primeiro centro industrial no começo do século XX, mas com a expansão da economia industrial da capital, graças a ligação ferroviária com o centro do país a partir de 1910, isso fez com que Porto Alegre voltasse a liderança como maior pólo industrial do Estado e fizesse com que Rio Grande permanecesse como o segundo centro industrial do Estado, do final da década de 1920 até o começo da década de 1980. Para o ano de 1940, ou seja, dez anos após o término do período denominado de industrialização dispersa a cidade portuária representava 8,5% da mão-de-obra operária empregada no Estado, além de representar 11,7% do valor da produção fabril estadual e 13,9% do capital investido no setor secundário em nível de Rio Grande do Sul. (Singer, 1968:175).

##### 5) A EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM VIRTUDE DA ACUMULAÇÃO INDUSTRIAL.

É importante frisar que a instalação de indústrias não se restringe somente a plantas industriais, mas a todo um conjunto de elementos e fatores que irão marcar a produção daquela espacialidade. Cria-se, portanto, um meio técnico que aparente ou não, ajuda a explicar um espaço. Pois, juntamente com as empresas industriais, vieram empresários, operários, comércio e serviços para o atendimento de necessidades de ordem industrial assim como matéria-prima e todo um arcabouço em termos de infraestrutura como energia, água, e transportes. (Santos,1996:61).

Essa primeira fase industrial ocorrida em Rio Grande representou a formação de uma elite econômica e social para a cidade, concomitante ao operariado miserável que coabitava a zona urbana, inicialmente em cortiços. Essa elite foi capaz de construir clubes, teatros, prédios suntuosos, assim como abrigar eventos culturais importantes de expressão nacional e que muitos chegavam até aqui.

Elementos importantes expressos pela pujança ou pela precocidade de suas obras referem-se: à construção do parque ferroviário (1879); à implantação da rede telefônica em 1880; à construção da Caixa D'água em 1870, primeira desse porte a ser construída no Estado do Rio Grande do Sul, feita em metal e importada da França; à extensa rede de bondes puxados a cavalo desde o século XIX e a implantação dos bondes elétricos em 1922, cobrindo toda a rede urbana à época. Além disso, a iluminação a gás seria substituída pela elétrica em 1917 e a rede de esgotos concluída no ano de 1922. Por outro lado desenvolveu-se na cidade velha uma urbanidade sob influência francesa onde os prédios lusos e barrocos

foram substituídos ou remodelados sob outros estilos de arquitetura como a neoclássica, eclética e neogótica.<sup>8</sup>

Ressalte-se que ainda no período comercial alguns elementos foram implantados após as trincheiras como a construção dos novos cemitérios (um católico em 1855 e outro protestante em 1856), além do Parque Ferroviário em 1874. Com o advento fabril essa expansão foi seguida com a construção do sítio industrial da Rheingantz e pela incorporação do bairro Cidade Nova a partir de 1890, o que duplicou a área urbana da cidade. Conforme Copstein (1982: 65) a área da cidade que não ultrapassava os 175 hectares em 1878, chegaria a 458 hectares de superfície com a incorporação das novas áreas no final do século XIX.

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

Ao norte dessas três grandes estruturas (Viação Férrea, Cemitérios e Sítio Industrial da Rheingantz), surgia um novo bairro cercado por quatro grandes "boulevards": Deve ser ressaltado que a abertura da cidade nova foi feita numa área até então desocupada, ou seja, não há registro de ocupação não urbana naquele local, já que as áreas agrícolas que abasteciam a cidade ficavam nas ilhas existentes próximas a urbe.

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

Se surgiam novas ocupações ao leste do centro histórico sobre os aterros feitos pela Cie. Française, a cidade também se expandia para o oeste, para além dos limites do Bairro Cidade Nova, agora limitado ao sul pela área reservada à Hidráulica e ao norte pelo Canal do Rio Grande. A "cidade em projeto", como era conhecida, representou a continuidade de uma cidade ortogonal. Tal bairro era erguido próximo ao Jocquei Club (1922) e representaria à época como um dos principais elementos de expansão urbana.

Já ao sul da área reservada à Hidráulica, numa estreita faixa de terra onde estava o Parque Rio-Grandense, esse passou a ser loteado primeiramente para dar lugar ao aeroporto (Varig – 1927). Anos mais tarde com a desocupação da área para fins aeroviários, ocorreria a fragmentação do antigo parque, a fim de abrigar estruturas assistenciais ou até mesmo residenciais. Registre-se que os lotes neste local eram maiores do

---

<sup>8</sup> Maiores detalhes sobre a vida cultural e a renovação arquitetônica à época ver Bittencourt, 2001.

que aqueles até então verificados em zona urbana. Denominados inicialmente de chácaras, eram ocupados comumente por grandes residências na parte frontal do terreno junto ao Boulevard Rheingantz e aos fundos a presença de pomares e hortas, estas mais próximas do Saco da Mangueira.

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS.

A nova função que a cidade assumia com a inserção do parque fabril incorporava novas estruturas físicas que desempenhariam outras funções junto ao parque produtivo e industrial. O que houve nesse período não representou somente uma concentração de capital e uma forte atração de população em busca de emprego, mas um desenvolvimento marcado por avanços econômicos, registrado pelas inúmeras indústrias instaladas, assim como o pioneirismo de alguns setores. No que tange à questão espacial, esta seria marcada pela pujança das construções e a forma de expandir o sítio urbano da cidade através de ruas largas e *boulevards* distribuídos pela extensão de bairros ortogonais. A realização de eventos culturais através das diversas iniciativas de associações, clubes, teatros, aliada à vida comercial nas ruas, criava um interessante cadinho de vivência urbana e centralidade.

Seria exatamente na virada do século XIX e começo do século XX que a cidade teria seu maior desenvolvimento industrial, quando, segundo Gros (1990:90), sua capacidade produtiva ultrapassava a da própria capital. Nesse período seriam realizadas as principais obras de infra-estrutura, como rede de esgoto, melhoria no abastecimento de água, transportes, comunicações e tudo que se tinha de melhor disponível à época. A situação de cidade portuária e industrial a beneficiava, numa economia nacional ainda não integrada e que, assim sendo, a favorecia.

O desenvolvimento urbano e econômico da cidade não se estancou durante os anos da industrialização restringida, no entanto o crescimento econômico e urbano registrado até a década de 1930 não mais se repetiria, já que apesar das novas empresas que se instalariam e da continuidade produtiva dos parques existentes, estes tiveram dificuldade em aumentar seu setor produtivo, assim como de se renovar tecnologicamente. A expansão comercial dos produtos feitos em Rio Grande estava cada vez mais vinculada a demandas sazonais de países mergulhados em guerras e que, por conseguinte, necessitavam da compra de tais produtos. O não-fortalecimento do mercado consumidor regional, devido a peculiaridades como o predomínio de atividades rurais que necessitam de pouca mão-de-obra, assim como elites cidadinas das duas principais cidades muito mais voltadas para o exterior do que para o mercado interno, possibilitou que outras áreas do Estado, embora tivessem a competição com a economia paulista, conseguissem fazer frente a uma economia nacional que se consolidava. Nisso acabaram por preencher esse mercado consumidor interno e retomam a liderança econômica que antes estava entre Rio Grande e Pelotas, que perderiam essa hegemonia gradativamente. Mesmo assim Rio Grande manteria sua

posição de segundo parque fabril do Estado do Rio Grande do Sul até o começo da década de 1980 (Gros, 1990:51).

Esse cadinho de fatores favoreceram a cidade e fizeram com que essa se tornasse um pólo comercial, industrial e cultural representativo na época em termos de Estado e de país. A perda de importância regional do centro urbano, aliado ao descaso de políticas públicas estaduais somadas a uma visão equivocada e torpe do empresariado sul-riograndense, fez com que Rio Grande fosse perdendo espaço na economia estadual, pois ao invés de um porto importante como Rio Grande é hoje, era acima de tudo uma cidade importante devido às diversas funções assumidas pelo espaço citadino no cenário nacional.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

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

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

CASTRO, Antônio Barros de Castro. **7 Ensaios sobre a Economia Brasileira.** 3. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1980

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

\_\_\_\_\_. **O trabalho estrangeiro no município do Rio Grande.** In: Boletim Gaúcho de Geografia –Porto Alegre, n. 4. p.1/43, 1975.

COSTA, Alfredo. **O Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Globo, 1922.

GROS, Denise Barbosa. **Burguesia industrial gaúcha e o estado nacional 1964-1978.** Porto Alegre: FEE, 1990.

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

**MARTINS, Solismar Fraga.** A visão dos moradores sobre o planejamento urbano: um estudo do Bairro Santa Tereza - Rio Grande - RS. **Dissertação (Mestrado) FURG - Rio Grande, 1997.**

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

OLIVEIRA, Francisco. **A economia da dependência imperfeita.** 5. Rio de Janeiro: Graal, 1989.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **República Velha Gaúcha: charqueadas, frigoríficos e criadores**. Porto Alegre: Movimento, 1980.

\_\_\_\_\_. **História da Indústria Sul-Rio-Grandense**. Porto Alegre: Riocell, 1985.

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

\_\_\_\_\_. **História do Rio Grande do Sul**. 5. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1990.

PIMENTA, Margareth Afeche. **Industrialisation et territoire: le cas de l'industrie textile et de la confection au Brésil (1850-1980)**. Universidade de Paris IV - Sorbonne, 1994.

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

PRADO Júnior, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

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

QUEIROZ, Maria Luiza Bertulini. **A vila do Rio Grande de São Pedro 1737-1822**. Rio Grande: Ed. da FURG, 1987.

RANGEL, Ignácio. **Ciclos, Tecnologia e Crescimento**. RJ: Civilização Brasileira, 1982.

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

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

SALVATORI, Elena & outros. **Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande**. Revista do IBGE, 1989.

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

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. 2. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.

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