



Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais

ISSN: 1517-4115

revista@anpur.org.br

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

FRAGA MARTINS, SOLISMAR; AFECHE PIMENTA, MARGARETH
A CONSTITUIÇÃO ESPACIAL DE UMA CIDADE PORTUÁRIA ATRAVÉS DOS CICLOS
PRODUTIVOS INDUSTRIAIS. O CASO DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE (1874-1970)
Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 6, núm. 1, mayo, 2004, pp. 85-
100
Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513952499006>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

A CONSTITUIÇÃO ESPACIAL DE UMA CIDADE PORTUÁRIA ATRAVÉS DOS CICLOS PRODUTIVOS INDUSTRIAIS

O CASO DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE
(1874-1970)

SOLISMAR FRAGA MARTINS
MARGARETH AFECHÉ PIMENTA

RESUMO *Rio Grande, cidade portuária e primeira demarcação lusitana nas terras rio-grandenses apresentou um rápido processo de industrialização no final do século XIX, resultado da acumulação de capital comercial, proveniente das atividades de importação e exportação. Celeremente, plantas industriais com base produtiva diversificada foram instaladas, expandindo a antiga cidade comercial e conformando o espaço urbano através da introdução de novas estruturas produtivas e de uma excelente base técnica que conformaram os sentidos da expansão urbana, compondo, de forma dual, movimento de renovação arquitetônica em moldes europeus e vilas operárias. Tal realidade se manteve até 1950, quando a economia industrial começa a dar mostras de debilidade, restringindo ou fechando parte de seu parque fabril. De forma paralela, ocorre uma proliferação de todo tipo de loteamento privado, originando as “vilas” periféricas e ocasionando a ruptura entre a cidade e a indústria.*

PALAVRAS - CHAVE *Configuração espacial urbana; ciclos produtivos industriais; história urbana; vilas operárias; patrimônio arquitetônico.*

INTRODUÇÃO

A cidade do Rio Grande expressa as transformações de um espaço portuário e urbano que, por meio 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. Demarcando períodos industriais, o presente texto procura identificar as resultantes espaciais, numa combinação entre periodizações particulares à cidade e os ciclos industriais nacionais, passando da industrialização dispersa à industrialização restrita.

A introdução de parques fabris vem alterar a forma, as estruturas e as funções citadinas (Lefebvre, 1974) decorrentes da introdução de uma base técnica, condição da produção capitalista (Quaini, 1979, p.66). O período áureo para a cidade estendeu-se de 1874, data da implantação do primeiro grande parque fabril, até 1930, quando transformações na economia nacional ditaram mudanças locais na disputa de mercado com a economia fabril do centro do País, especialmente São Paulo. Este importante ciclo industrial conheceu seu declínio. A estagnação de determinados setores da economia acabou

culminando com o fechamento de várias empresas industriais nas décadas de 1950 e 1960, o que trouxe novas formas de ocupação espacial, pondo fim à cidade planejada pela municipalidade sob inspiração do urbanismo francês e cedendo lugar a todo tipo de especulação fundiária sob os ditames da iniciativa privada, com participação direta das empresas fabris em crise.

O NÚCLEO INICIAL DE FIXAÇÃO LUSA E O DESENVOLVIMENTO COMERCIAL DA CIDADE PORTUÁRIA

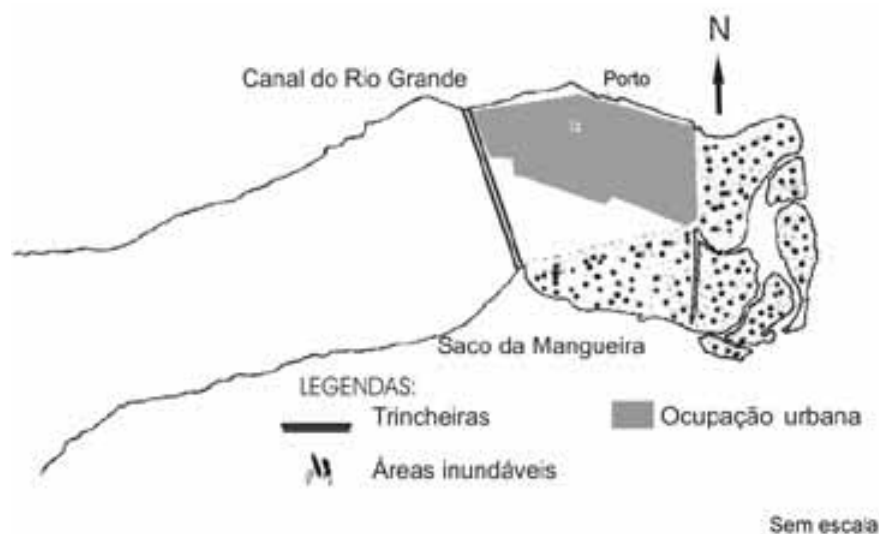
Rio Grande foi fundada em 1737 pelo brigadeiro José da Silva Paes como uma fortificação. A vila recebeu o nome de Rio Grande de São Pedro ao pensarem tratar-se de um grande rio ali existente que desembocava nas águas do oceano Atlântico, mas que na verdade representava uma área estuarina onde as águas doces da Laguna dos Patos se mesclavam às águas salgadas do oceano Atlântico.

O tímido desenvolvimento da Vila do Rio Grande de São Pedro seguiu um percurso de pobreza, apenas servindo de passagem às embarcações que se dirigiam do Centro-Sul do Brasil para Colônia do Sacramento, hoje em território uruguaio. As disputas entre lusos e espanhóis pelas terras que hoje formam o Rio Grande do Sul fez que a pequena vila fosse invadida de 1763 a 1776 pelos espanhóis, afugentando os habitantes locais e forçando a transferência da capital da coroa portuguesa para a vila de Viamão, posteriormente, Porto Alegre.

Sua configuração espacial de vila despojada, constituída não mais do que por seis ruas e sem recursos perdurou durante todo o século XVIII e somente foi alterada durante o século XIX, devido ao enriquecimento dos criadores de gado da campanha, que encontraram uma forma mais rentável de comercializar a carne e o couro com a introdução das charqueadas. A Vila do Rio Grande, tornada cidade em 1835 quando assume o posto de capital imperial do Estado na eclosão da Revolução Farroupilha, era o único porto marítimo do Rio Grande do Sul. Isso permitiu no século XIX uma expansão das atividades mercantis através do comércio de importação e exportação, principalmente nas mãos de imigrantes europeus e urbanos. No ano de 1888, um recenseamento municipal apontava uma população de 20.277 habitantes, dos quais 14.345 viviam na zona urbana e 21,70% dessa população era formada por população estrangeira de diversas nacionalidades, com predomínio de imigrantes europeus (Copstein, 1975, p.40). No período comercial (1822-1873), a cidade se expandiu de forma contínua e concentrada configurando aproximadamente o que hoje é denominado de Centro (Figura 1).

Esse enriquecimento propiciado pelo capital comercial no final do século XIX resultaria, por iniciativa desses comerciantes, aliados ao capital bancário já existente, na gênese industrial da cidade do Rio Grande a partir da década de 1870. Esse primeiro período industrial perdurou até a década de 1960, quando empresas industriais e as políticas de expansão urbana contribuíram para a criação de vilas operárias e para a constituição espacial da cidade que acompanhava as instalações industriais.

Figura 1 – Cidade do Rio Grande em 1869.



Fonte: Salvatori, 1989. Adaptado por Solismar Martins.

A CIDADE “EXTRAMUROS”: RUMO AO OESTE PARA A INSTALAÇÃO INDUSTRIAL (1874-1910)

Durante o que denominamos de primeira fase industrial do Rio Grande, a expansão urbana do município deu-se primeiramente em virtude da instalação desses complexos e trouxe consigo uma série de modificações na estrutura urbana, com os diversos tipos de moradias que começaram a se formar em torno das fábricas. A ampliação do sistema viário e o aumento na oferta de serviços públicos e privados foram necessários. Como a área citadina comercial não era suficiente para abarcar tais estruturas, a cidade se expandiu para além do limite das trincheiras, que eram responsáveis pela proteção terrestre da urbe diante das invasões castelhanas.

A análise dessas derivações espaciais aponta para duas grandes transformações: a primeira decorrente dos acréscimos conquistados com os aterros, cujos primeiros registros datam do século XIX; a segunda, pela implantação de outras estruturas urbanas (comércio, comunicações, transportes), que desencadearam a própria expansão da cidade.

A primeira expansão ocorreu para o Oeste entre os anos de 1874 e 1910, período cuja demarcação se inscreve naquele caracterizado por autores como Cano, Tavares e Oliveira como de industrialização dispersa em nível nacional, embora os períodos econômicos e espaciais para a cidade do Rio Grande não sejam totalmente coincidentes com os nacionais. Essa primeira fase industrial registrou o início da industrialização em Rio Grande e no Rio Grande do Sul, representado pela fundação da fábrica de tecidos Rheingantz.

Posteriormente, indústrias congêneres dos mais diversos setores paulatinamente ocuparam o espaço rio-grandino. Este processo compreendeu as indústrias têxteis, as cordoarias, a fábrica de calçados, a fabricação de alimentos em conservas, os biscoitos, a fábrica de charutos, e os moinhos de farinha. É importante destacar que somente a primeira dezena de empresas industriais instaladas nesse interstício de tempo apresentava, individualmente, mais de uma centena de operários, e algumas ultrapassavam a cifra de mil trabalhadores.¹

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

A Companhia União Fabril Rheingantz, idealizada pelo comerciante Carlos Rheingantz, teve a inauguração de seu complexo industrial no ano de 1874 (Pimentel, 1939). A atividade da empresa centrava-se na produção de tecidos de lã, derivados de tecidos de algodão e tapetes, visando o mercado externo e também o centro do País. Conforme Roche (1989, p.585), os primeiros trabalhadores da Rheingantz, capatazes e contramestres, vieram da Alemanha juntamente com as máquinas. Durante a Primeira Guerra Mundial, a fábrica chegou a empregar mais de 1.200 funcionários e suas máquinas produziram em capacidade máxima.

Ao lado dessas instalações, foram construídas moradias que visavam atender aos operários situados nas escalas hierárquica inferiores e, conseqüentemente, de menor poder aquisitivo. Denominadas de vilas operárias ou casas em fita, estas construções encontram-se ainda em razoável estado de conservação. O segundo padrão de edificações foi erguido do lado oposto da fábrica, mas no mesmo *boulevard*. Construídas em outro padrão arquitetônico, eram destinadas aos mestres e engenheiros da fábrica, cuja maioria era de estrangeiros, e onde cada unidade acompanhava o estilo arquitetônico do país de origem do morador. Atualmente, uma boa parte dessas residências está em precário estado de conservação, e algumas ainda possuem moradores ou abrigam estabelecimentos comerciais.

A empresa também construiu, em seu sítio industrial, um prédio denominado Casino dos Mestres, que servia como pousada para os funcionários do alto escalão da companhia. Ao lado desse prédio, encontrava-se a antiga escola onde estudavam os operários da fábrica na época, bem como seus filhos de até 12 anos.² Segundo Pesavento (1988, p.59), o ensino era obrigatório aos operários, tornando-se facultativo somente a partir de 1896.

A construção dessas moradias decorria da intenção de facilitar o controle sobre o funcionário, assim como diminuir o gasto com transporte, que na época era precário e lento, já que os principais meios de locomoção eram os bondes ou veículos de tração animal. De certa forma, tais práticas escamoteavam por meio de medidas assistencialistas a coerção econômica imposta aos trabalhadores, isto é, o controle sobre os operários extrapolava os muros da fábrica (Pesavento, 1988, p.56).

É importante salientar que, além da perspectiva dada anteriormente, existe um outro fator importante que levou os industriais a oferecer atrativos para a fixação de mão-de-obra perante a ausência de trabalhadores qualificados na região. No Rio Grande do Sul e, preponderantemente, na metade Sul do Estado, havia o predomínio das estâncias de gado, que empregavam pouca mão-de-obra. A afirmativa que se segue, de Singer (1977, p.170), só reafirma a importância da fábrica de tecidos: “É com Rheingantz que a indústria se inicia realmente no Rio Grande do Sul”.

Além de Rheingantz, outros empresários instalaram na cidade plantas industriais, como Francisco Marques Leal Pancada, que, juntamente com outros sócios, fundou em Rio Grande a Leal, Santos & Companhia, cujos bens de produção foram importados de países da Europa. A Leal Santos era filial de uma empresa portuguesa que beneficiava alimentos em conserva e que posteriormente produziria biscoitos no Brasil. Os legumes e frutas para conserva eram oriundos das ilhas adjacentes à cidade. A produção de biscoitos em nível industrial teve seu início em 1906 e, embora de uma forma mais modesta, a Leal Santos construiu vinte casas destinadas aos operários e um armazém onde eram vendidos mantimentos aos trabalhadores fabris.

O caso de Gustavo Poock também é emblemático. Ele foi um burguês imigrante que, em 1891, fundou uma indústria de charutos em Rio Grande. Tratava-se da fábrica

² Vale ressaltar que ambos os prédios, embora ainda existentes, estão em estado de abandono.

Poock & Cia. de Charutos, uma continuidade da fabricação deste gênero que já era realizada por sua família na Alemanha. A indústria Poock trabalhou inicialmente com técnicos alemães e cubanos e com matéria-prima oriunda de Cuba. Seu principal mercado consumidor era a região central do País.

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

A CIDADE COSMOPOLITA COM ARES EUROPEUS

Vale salientar 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 os mercados nacional e estrangeiro. Para isso, a proximidade do porto de Rio Grande tornava-se condição indispensável, sem mencionar o desenvolvimento da produção do charque que ocorria na região. Além disso, com o passar dos anos, Rio Grande foi ganhando um cosmopolitismo que ficou arraigado na história da cidade com a contínua chegada de imigrantes das mais diversas origens.

É importante frisar que a instalação de indústrias não se restringe somente a plantas industriais, mas a todo um conjunto de elementos e fatores que irão marcar a produção daquela espacialidade. Cria-se, portanto, um meio técnico que, aparente ou não, ajuda a explicar tal espaço. Pois, juntamente com as empresas industriais, vieram empresários, operários, comércios e serviços para o atendimento de necessidades de ordem industrial, assim como matérias-primas e todo um aparato de infra-estrutura, como energia, água, e transportes (Santos, 1996, p.61).

É evidente que, devido à cidade estar sitiada em um pontal arenoso na desembocadura da Laguna dos Patos, os diversos aterros realizados para sua expansão ocasionaram peculiaridades específicas, pois o solo já “nascia” urbano. Isso também contribuiu para o surgimento de parte dos bairros residenciais que hoje circundam a área central da cidade. As marcas deixadas por seus prédios, ruas, monumentos caracterizam as passagens de momentos históricos peculiares que delinearam o perfil da zona urbana. Como lembra Lefebvre, “a cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas” (2001, p.47).

O primeiro período industrial ocorrido em Rio Grande representou a formação de uma elite econômica e social para a cidade. Essa elite foi capaz de construir clubes, teatros, prédios suntuosos, assim como abrigar eventos culturais importantes de expressão nacional. Concomitantemente, um operariado miserável coabitava a zona urbana, inicialmente em cortiços.

Outros elementos importantes expressos pela pujança ou pela precocidade de suas obras referem-se à construção do parque ferroviário (1879); à implantação da rede telefô-

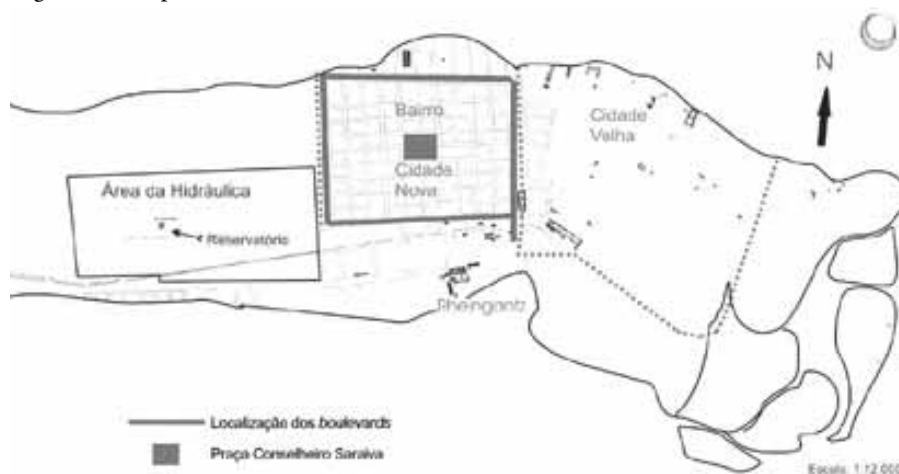
nica em 1880; à construção da Caixa d'Água em 1870, primeira desse porte a ser construída no Estado do Rio Grande do Sul, feita em metal e importada da França; à extensão da rede de bondes puxados a cavalo desde o século XIX; e à implantação dos bondes elétricos em 1922, cobrindo toda a rede urbana à época. Por outro lado, desenvolveu-se na cidade velha uma urbanidade sob influência francesa onde os prédios lusos e barrocos foram substituídos ou remodelados em outros estilos arquitetônicos – neoclássico, eclético e neo-gótico.

Antes do período de expansão comercial, alguns empreendimentos já haviam sido implantados além das trincheiras, com a construção dos novos cemitérios (um católico, em 1855, e outro protestante, em 1856), e com a implantação do parque ferroviário em 1874. A necessidade de um novo espaço para enterrar os mortos deveu-se às constantes epidemias que assolavam a população, como a epidemia de cólera de 1855.⁴ Tal expansão foi seguida nas décadas subseqüentes com a construção da fábrica e da área urbana da Rheingantz, assim como pela incorporação do bairro Cidade Nova a partir de 1890, o que duplicou a área urbana da cidade. Um outro aspecto que deve ser salientado é que foi nesse bairro que se concentraram imigrantes de determinadas nacionalidades, como os de origem polonesa. Conforme Copstein (1982, p.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 seguiu a Oeste pelo centro da restinga arenosa, já que as áreas próximas ao Saco da Mangueira e ao Canal do Norte foram na maior parte ocupadas pelas estruturas industriais. Isso imprimiu também uma forma determinada, pois, embora a cidade seja cercada por corpos d'água, não ocorrem grandes espaços residenciais e públicos legalizados à beira d'água.

Ao Norte dessas três grandes estruturas (viação férrea, cemitérios e sítio industrial da Rheingantz), surgiu um novo bairro ortogonal que não diferia muito do Centro, exceto pelo fato de que a largura das futuras ruas era bem demarcada. O novo bairro surgiu cercado por quatro grandes *boulevards*. Deve ser ressaltado que a abertura da cidade nova foi feita numa área até então desocupada, ou seja, não há registro de ocupação não-urbana naquele local, já que as áreas agrícolas que abasteciam a cidade ficavam nas ilhas existentes próximas à urbe.

Figura 2 – Mapa da cidade do Rio Grande no ano de 1904.



Fonte: Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento. Adaptado por Solismar Martins.

⁴ Dados extraídos do CD de Ailton Rosa, *Rio Grande em fotos*.

Se o município do Rio Grande apresentava uma população de 23.962 habitantes no ano de 1872, ainda em sua fase comercial, no censo municipal realizado em 1911 essa população mais que dobrou, atingindo 44.835 habitantes; a porcentagem de população urbana era superior a 58%, um índice expressivo para a época (Pimentel, 1944). Por outro lado, a cidade apresentava, também em 1911, 5.710 construções, e o número de edificações no ano de 1888 era de 3.187 estruturas (Costa, 1922, p.17).

A EXPANSÃO URBANA E O TERRAPLENO SOB CONCESSÃO DA CIE. FRANÇAISE (1910-1930): O NOVO PORTO DIRIGE A CIDADE PARA O LESTE DO CENTRO HISTÓRICO

A saída da Laguna dos Patos para o oceano Atlântico era sempre dificultosa para as embarcações devido ao constante assoreamento do canal de acesso. Os comerciantes da cidade e, posteriormente, os industriais, buscavam alternativas para esse problema, que ficou solucionado com a construção dos molhes da barra, o qual, por sua vez, resultou na construção de um novo porto para a cidade do Rio Grande. Para isso, técnicos europeus e norte-americanos foram contatados a fim de buscar alternativas para executar tais melhorias portuárias. Embora os trâmites tenham se iniciado no final do século XIX, foi somente na primeira década do século XX que a obra tomou vulto com a 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, 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 Ladiño situada no extremo Leste, área formada por ilhas e terras inundáveis (Rio Grande do Sul, 1919, p.240).

A Cie. Française construiu 1.543 metros de cais, para 10 metros de profundidade d'água em um só alinhamento, e, na retaguarda do cais, extensa área foi aterrada com areia dragada e 12 armazéns de 100 metros por 20 metros de largura foram edificados. Durante os anos da referida obra, a Cie. Française empregou em torno de 4 mil trabalhadores. Isso representou uma leva de imigrantes vindos para a cidade de vários locais do Rio Grande do Sul e até mesmo de fora do País. Esta companhia ficou responsável ainda pela construção de usinas elétricas que abasteceriam o porto e parte da cidade. Além disso, foi implantado um sistema de bondes para transportar a população, contando com 19 carros-motores (Neves, 1980, p.80).

Os franceses também foram responsáveis pela construção de vinte casas de madeira destinadas aos mestres e contramestres vindos da França, assim como quarenta casas de madeira (Vila Verde), mais simples, destinadas a abrigar parte dos operários (Martins, 1997.) Outras residências construídas pelos franceses foram as casas da gare. A estação ferroviária fazia a confluência entre os vagões que se destinavam aos molhes da barra e aqueles que se destinavam ao Porto Novo. Desse local partiam os trens em direção ao município de Pelotas para obter as pedras necessárias na construção dos molhes e do porto.

Além dos espaços construídos oficialmente pela Cie. Française, o aprofundamento do canal possibilitou o aterramento de grandes áreas a Leste do centro histórico e a formação de uma ilha artificial, ilha da Base, no extremo oriental do pontal arenoso onde

está o sítio urbano do Rio Grande. As extremidades foram primeiramente ocupadas pelas estruturas portuárias, restando as áreas centrais como reserva para as atividades de expansão portuária e até mesmo para um bairro radial planejado pelos franceses. No entanto, e devido às altas taxas cobradas por essa companhia, o governo do Estado do Rio Grande do Sul obteve em 1918 da União a encampação de todas as estruturas portuárias. Isso pôs fim à iniciativa do bairro radial.

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

A CIDADE DO RIO GRANDE NO COMEÇO DO SÉCULO XX: OS MELHORAMENTOS E A EXPANSÃO URBANA MARCADA PELAS DESIGUALDADES

Na prática, o que ocorreu com esse espaço aterrado entre o novo porto e o centro histórico foi um novo padrão de ocupação para a cidade, formada por malocas, ou pelo que denominamos hoje de favelas. A data inicial dessa ocupação é de difícil demarcação; sabe-se, no entanto, que ocorreu a partir da década de 1920, pois são inúmeros os documentos cambiados entre a prefeitura municipal e a diretoria de portos e canais a respeito da retirada das populações que indevidamente habitavam a área do terrapleno leste. Tais documentos, encontrados no arquivo geral da prefeitura, estão registrados a partir do ano de 1941 e se delongam até a década de 1960 (Martins, 1997).

Um outro fato marcante, na época, para a economia sul-rio-grandense foi o começo da industrialização da carne no Rio Grande do Sul, que, com a decadência das charqueadas, necessitava de novas formas de manufaturas para sua comercialização. Neste período, começa a ser discutida a implementação de empresas do setor, prevalecendo inicialmente a idéia de implantar um frigorífico com capital dos próprios criadores. O governo estadual, no entanto, concomitante ao apoio dado a essa iniciativa, permitiu a entrada de capital estrangeiro, buscando a modernização tecnológica da pecuária (Pesaven- to, 1990, p.71).

Com base nisso, ocorreu, no período de 1917-1918, a instalação de três grandes frigoríficos de capital estrangeiro no Rio Grande do Sul. Dois se instalaram em Santana do Livramento (Wilson e Armour) e um em Rio Grande (Cia. Swift S.A. do Brasil), que se estabeleceu em uma área do novo porto da cidade.

A Swift era uma empresa norte-americana que tinha como principal atividade produtiva a frigorificação de carne, estando moldada no padrão taylorista de produção, ou seja, produção fragmentada em larga escala. Aproveitando que o mercado externo estava debilitado devido à Primeira Guerra Mundial, a cidade logo expandiu suas atividades e constitui-se em um importante pólo econômico para o município. O frigorífico abatia até mil reses por dia e chegava a ter em sua folha salarial mais de 1.500 funcionários. Seus produtos, em sua grande maioria, eram destinados ao mercado externo.

Além do frigorífico instalado no terrapleno oeste, novas estruturas industriais de alimentos como o pescado foram implantadas na cidade do Rio Grande, assim como uma diversidade de empresas, dos mais variados setores, comandadas pelo imigrante italiano Luiz Loréa, que implantou, juntamente com outros sócios, nada menos que uma empresa

na área de metalurgia, uma fábrica de aniagem, uma empresa de óleo vegetal, uma cordoaria e um estaleiro (Pimentel, 1939).

Paralelamente à industrialização, a cidade se diversificava nos mais diversos ramos comerciais, industriais e de serviços. Isso causava sempre boa impressão aos visitantes que passavam por Rio Grande no começo do século XX, ao contrário das descrições de pobreza datadas do começo do século XVIII.

Conforme Costa (1922), a cidade do Rio Grande, no começo da década de 1920, dispunha de uma grande variedade e quantidade de casas comerciais e de serviços, expressivos para a época. Nesse período, a cidade contava com uma população de 50.500 habitantes, cuja maioria já residia na zona urbana.

O autor, no mesmo texto, ainda cita que a cidade dispunha de novecentas casas comerciais no total, com um capital investido de 30 mil contos de réis. Dentre as atividades comerciais ele destacava 12 confeitarias; três casas funerárias; oito casas destinadas à venda de frutas e legumes; duas “garages”; três casas que vendiam bilhetes de loteria; três relojoarias; três cigarrarias; 31 depósitos de casas importadoras e exportadoras; dez casas que comercializavam materiais de construção; duas casas com comercialização de cerveja; duas casas comerciais de máquinas de costura; sete engraxaterias; dez escritórios de comissões e corretagens; quatro livrarias; 53 leiterias; 15 lojas de variedades; dez tipografias; 15 padarias; 19 farmácias; e três hotéis (Costa, 1922, p.13). Dos hotéis citados (Paris, Grande Hotel e Brasil) somente o último não existe mais.

Figura 3 – Rua Marechal Floriano na década de 1930.



Conforme dados apresentados por Costa (1922, p.15) e complementados com dados de Bittencourt (2001), havia na cidade do Rio Grande mais de duas dezenas de entidades sociais, filantrópicas, recreativas, e que também congregavam diferentes comunidades de nacionalidades estrangeiras, localizadas essencialmente na área central da cidade.

No ano de 1922 houve a fundação do Conservatório de Música e de mais dois teatros: O Cine Teatro Carlos Gomes (1.200 poltronas e 30 camarotes), e; o Teatro Guarani (500 poltronas). No final da mesma década, (1928), foi inaugurado o Teatro Avenida, (1.500 lugares e 500 gerais), isso denota a importância dada aos eventos culturais na cidade do Rio Grande (Bittencourt, 2001).

Outros melhoramentos na cidade foram verificados nesse período, como a iluminação a gás em 1908 e a luz elétrica que foi implantada em 1915. O transporte urbano através de bondes de tração animal que era empregado desde 1884 pela Companhia Carris Urbanos foi substituído em 1922 por bondes elétricos, desaparecendo nesse mesmo ano os bondes puxados a cavalos (Bittencourt, 2001, p.62). Na década seguinte, mais precisamente em 1934, houve a encampação por parte da municipalidade dos serviços de transporte urbano, atingindo no período uma extensão de 24 quilômetros de linhas de bondes urbanos – os percursos maiores eram os que ligavam o Porto Novo ao Matadouro no extremo noroeste da área urbana, ou a linha Porto-Parque que ligava o mesmo porto ao Parque Rio-Grandense no extremo sudoeste da cidade numa extensão de 8.300 metros para ambas as linhas. Uma outra linha extensa era a Linha Circular que percorria uma extensão de 6.800 metros (Pimentel, 1944, p.56).

Outras melhorias quanto ao saneamento ocorreram neste período compreendido entre os anos de 1910 e 1930. Em 1916 a Companhia Hidráulica Rio-Grandense foi encampada pela municipalidade e no mesmo período empréstimos foram feitos pela municipalidade a fim de sanear a área urbana com a implantação da rede de esgotos. Tal processo desenvolveu-se a partir do ano de 1917 e em 1920 começou a funcionar a Usina Central dos Esgotos. Tais obras foram concluídas no ano de 1923, cobrindo a área da cidade velha e parte do bairro Cidade Nova (Pimentel, 1944, p.66-70).

Outras obras foram realizadas na cidade a fim de facilitar a drenagem, realizada através de três canais: um na rua Barroso, um no *boulevard* Major Carlos Pinto, com 1.300 metros (antiga trincheira), e outro que faz a ligação entre os dois primeiros. Com a superação das trincheiras, novas estruturas foram incorporadas à zona urbana, e com elas a cidade também se expandiu mais a Oeste, ocupando as margens do pontal arenoso pela Cidade em Projeto.

Figura 4 – Mapa da cidade do Rio Grande em 1926.



Fonte: Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento. Adaptado por Solismar Martins.

Após a Cidade em Projeto foi erguido em 1922 o Hipódromo Independência, distante mais de 5 quilômetros do centro. Entre o hipódromo e o bairro Cidade Nova, a cidade se expandiu em forma ortogonal e deu sequência a esse bairro com suas quadras retangulares quase formando um quadrilátero de dimensões de 100 por 80 metros e com

ruas sempre largas. No entanto, essa extensão, ou Cidade em Projeto, estava numa área mais estreita, entre a área do reservatório e o Canal do Norte.

Já na parte Sul da área do reservatório uma nova função seria dada ao Parque Rio-Grandense com a criação de um aeroporto para a Viação Aérea Rio-Grandense (Varig), na década de 1920. O fato de a primeira linha de aviação comercial ter sido inaugurada entre Rio Grande e Porto Alegre juntamente com a formação da primeira linha aérea postal do Brasil entre as mesmas cidades⁵ denotam a presença de uma dinâmica de inovação. Até 1930, a cidade incorporou novas áreas através da mediação do poder público, à exceção das ocupações irregulares existentes no terrapleno oeste entre o centro histórico e o novo porto.

5 A linha postal foi firmada entre a Empresa Condor Syndikat e a Prefeitura Municipal do Rio Grande. Conforme Ofício de 29.3.1927 da Condor Syndikat e protocolado na municipalidade sob o n.3440. Fonte: Arquivo Geral da Prefeitura Municipal do Rio Grande.

DA INDUSTRIALIZAÇÃO RESTRITA À CRISE NAS DÉCADAS DE 1950 E 1960. A RUPTURA DA INDÚSTRIA-CIDADE E A PROLIFERAÇÃO DAS “VILAS” PELA COMERCIALIZAÇÃO PRIVADA DE TERRAS

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

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

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

A escalada industrial do Estado de São Paulo entre as décadas de 1920 e 1950 proporcionou o desenvolvimento de um lastro econômico fabril propiciado por condições que somente São Paulo dispunha, e que não poderia ser repetido por outras regiões do país (Cano, 1985, p.41-52).

No entanto, há uma contradição marcante no período que faz que mesmo aquelas empresas sulistas concorrentes com a economia do Sudeste obtivessem uma sobrevida econômica. Trata-se da grande depressão de 1929 e, posteriormente, a Segunda Guerra Mundial, que concorreram para que essas fábricas mantivessem um ritmo produtivo elevado e voltado para a exportação. Tal processo permitiu que fábricas, como as duas grandes indústrias têxteis de Rio Grande, Rheingantz e Ítalo-Brasileira, ou mesmo o Frigorífico Swift, mantivessem níveis superiores em sua produção apesar da diminuição de seu mercado consumidor interno. Por outro lado, não há registros de que nesse período essas empresas tenham de alguma forma renovado seu processo de produção. A grande depressão e a

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

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

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

A espacialização das empresas pesqueiras pela cidade do Rio Grande se deu sempre junto aos cursos d'água por questões óbvias, com predominância junto ao canal do Rio Grande; ficaram assim distribuídas a Norte do pontal arenoso onde está localizado o sítio urbano.

A atuação desse setor foi crescendo durante as décadas seguintes, inclusive durante o fechamento de empresas fabris de outros setores como o têxtil e de frigoríficos. Portanto, coube a essas empresas o dinamismo industrial da cidade nas primeiras décadas da segunda metade do século XX, o que proporcionou que algumas delas se destacassem regionalmente, como é o caso da Empresa Pescal, que chegou a empregar 850 trabalhadores.

Quanto à ocupação espacial, o período disposto entre as décadas de 1930 e 1960 foi cheio de contradições quanto às tipologias de ocupação do espaço urbano em Rio Grande, pois a cidade, devido às inserções de vastas áreas, como a hidráulica, impunha uma espacialização um tanto dispersa para a época. Havia, no entanto, uma certa uniformidade morfológica no tipo de ocupação. Além disso, era bem dotada de infra-estrutura urbana: rede de esgotos, abastecimento de água, linhas telefônicas, energia elétrica e transporte urbano. O transporte urbano de passageiros foi incrementado pelos ônibus no ano de 1939, quando a prefeitura municipal importou os primeiros três veículos Ford com capacidade para trinta passageiros cada.

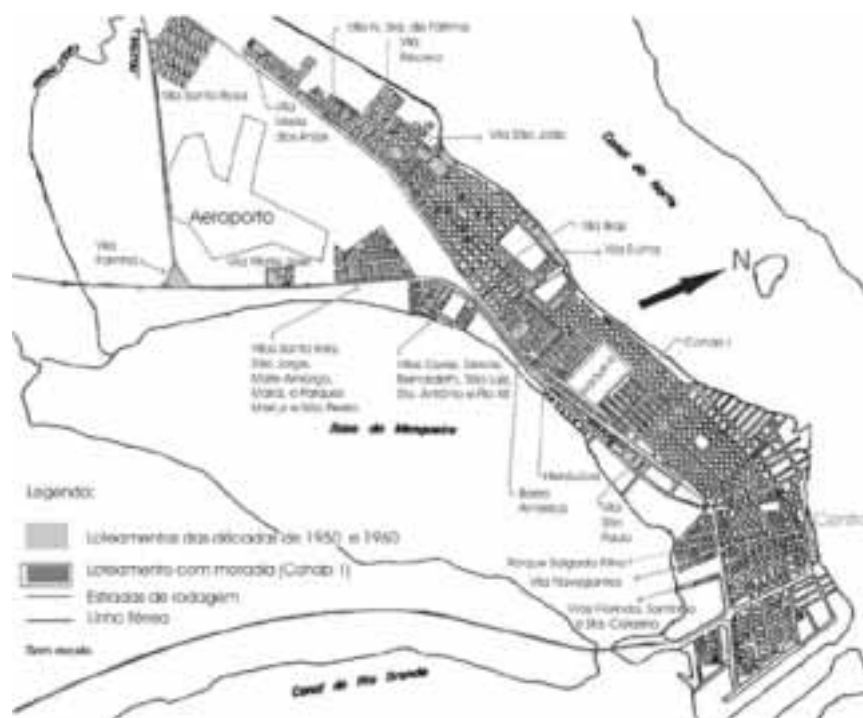
Conforme Pimentel (1944, p.56-8), dos mais de oito mil prédios existentes na sede em 1944, 4.500 dispunham de recolhimento de esgoto e 5.500 contavam com o abastecimento de água encanada oferecido pela Companhia Hidráulica Rio-Grandense. Esses dados correspondem a um número elevado de domicílios que dispunham destes serviços para a época, fazendo que tais índices, em termos relativos, não viessem a se repetir em Rio Grande até o presente, no que tange a rede de esgotos.

Foi também nesse período que a cidade ganhou seus principais prédios em estilo *art déco*. Como cristalização desse estilo arquitetônico ainda temos registros de sobrados no centro da cidade, assim como alguns prédios públicos, a exemplo da Câmara do Comércio, do Centro de Saúde e da Agência Central dos Correios e Telégrafos. Se a pujança ocorrida no que hoje corresponde ao Centro da cidade e áreas próximas expressou uma concentração de capital de intensa urbanidade até a década de 1940, foi a partir de 1950, com a desaceleração fabril e a diminuição da população operária, que ocorreu uma proliferação de loteamentos de toda ordem.

O início da segunda metade do século XX representou a desaceleração do primeiro período industrial da cidade do Rio Grande, com o término das atividades produtivas em várias grandes empresas, como as indústrias têxteis, os frigoríficos, a fábrica de charutos e outras. Tais fatos desencadearam uma crise local e uma diminuição na oferta de trabalho, o que, conseqüentemente, afetou toda a vida do município. Segundo Oliveira (1961, p.64), o fechamento de grandes fábricas como o frigorífico e a fábrica têxtil fez que 7 mil trabalhadores perdessem seus empregos em Rio Grande, para uma população absoluta de 82 mil habitantes. As décadas de 1950 e 1960 são emblemáticas da decadência fabril e da forte expansão urbana verificada através de toda ordem de loteamentos.

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

Figura 5 – Localização dos principais loteamentos da cidade do Rio Grande nas décadas de 1950 e 1960.



Fonte: Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento. Adaptado por Solismar Martins.

A vila, como sinônimo de povoado já era usual: tanto a cidade do Rio Grande, no seu surgimento, assim como outras cidades do Rio Grande do Sul e do Brasil tiveram seu começo com essa denominação. No entanto, não é a esse sentido de vilas que estamos nos referindo quando falamos das que começam a fazer parte da paisagem urbana da cidade do Rio Grande na década de 1950, embora as duas primeiras tivessem surgido na década de 1940, como visto anteriormente. No Rio Grande do Sul de modo geral, e Rio Grande não foge à regra, vila comumente tem sentido de bairro pobre, de periferia, de falta de estrutura urbana. Com esse sentido, o termo que mais se aproxima seria o de arbalde da cidade ou vilela. O que difere a vila da favela ou das malocas é o fato de estas se encontrarem em situação ilegal. As vilas, ao contrário, comumente têm sua situação regularizada junto à prefeitura municipal. No entanto, carecem de infra-estrutura urbana como calçamento e esgoto e têm seus lotes comercializados em locais de menor valor fundiário. Nem o Centro nem o bairro Cidade Nova, embora este surja como um bairro operário, nunca foram denominados como vilas. Outro elemento que deve ser considerado é que se a cidade perdia empresas industriais, ao mesmo tempo aumentava exponencialmente o oferecimento do número de lotes urbanos, o que significava expandir a cidade para áreas mais longínquas, sem ocupar totalmente as novas áreas loteadas. Isso resultou num grande número de terrenos postos à venda durante as décadas subseqüentes na cidade do Rio Grande.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar a evolução espacial de uma cidade portuária através da introdução de parques fabris e de suas resultantes espaciais, verificou-se que até a década de 1930 indústria e moradia estavam coadunadas através de vilas ou bairros operários. Nesse sentido, as fábricas não somente ofereciam moradia a parte de seu coletivo de operários, como também uma série de outros serviços relacionados à educação, à recreação etc. Por outro lado, a participação do Estado na execução de novos loteamentos foi fundamental, configurando uma cidade planejada, com ruas largas, boulevards e grande quantidade de praças localizadas na área de ocupação inicial. Portanto, a infra-estrutura criada na área urbana referente a transporte, rede de esgotos, energia elétrica, assim como a eventos culturais, era exemplar, principalmente para os padrões urbanos nacionais.

Tal configuração espacial se modificou com a diminuição dos investimentos industriais, verificada a partir da década de 1930, e com o acirramento da crise econômica local na década de 1950, processos que se prolongaram até a década de 1960, ocasionando uma diminuição do emprego e renda para Rio Grande. Isso imprimiu uma nova tipologia na comercialização de lotes urbanos, até então estocados como propriedades não-ocupadas, passando os mesmos a serem comercializados através de todo tipo de “vila”. A participação do Estado também se alterou, pois a municipalidade autorizava a abertura de novos loteamentos, mas não dispunha de recursos para oferecer a mesma infra-estrutura assegurada para as áreas já existentes. Isso implicou uma novidade em termos de espacialidade urbana para uma cidade que, naquele período, se desindustrializava.

A partir da década de 1970, verificou-se a instalação de um distrito industrial na cidade do Rio Grande, com a conseqüente atração de novas empresas. No entanto, a expansão verificada através de novos loteamentos não se repetiu com a mesma intensidade, atenuada que foi pela grande quantidade de lotes urbanos oferecidos nas décadas anteriores.

Se os primeiros ciclos econômicos na cidade de Rio Grande, além de construírem a estrutura, a malha e a paisagem urbanas, moldaram a vida e a ambiência da cidade, assim como promoveram novos padrões de difusão cultural, os grandes investimentos, realizados após a década de 1970 atuaram na constituição de verdadeiros enclaves locais. O porto passou a ser, sobretudo, ponto de apoio à exportação para um mercado cada vez mais longínquo. Do lugar, interessa a redução de custos, incluindo-se aí o declínio da renda e a pauperização das populações urbanas. Dilui-se, assim, a relação entre atividade econômica e espaço urbano, transformando o local em retaguarda de apoio para um processo de acumulação organizado a partir de rede sistêmica de relações dos grandes grupos nacionais e internacionais.

Solismar Fraga Martins é professor assistente do Depto. de Geociências da FURG e doutorando na área de Desenvolvimento Regional e Urbano do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFSC. E-mail: solismarfm@terra.com.br

Margareth Afeche Pimenta é professora de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFSC. E-mail: afeche@uol.com.br

Artigo recebido em janeiro de 2004 e aceito para publicação em abril de 2004.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BITTENCOURT, É. *Da rua ao teatro. Os prazeres de uma cidade*. Rio Grande: FURG, 2001.
- CANO, W. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)*. São Paulo: Globo, 1985.
- COPSTEIN, R. "Evolução urbana de Rio Grande." Porto Alegre, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*, n.122, p.43-68, 1982.
- _____. "O trabalho estrangeiro no município do Rio Grande." Porto Alegre, *Boletim Gaúcho de Geografia*, n.4, p.1-43, 1975.
- COSTA, A. *O Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Globo, 1922.
- LEFEBVRE, H. "La production de l'espace." Paris: Anthropos, 1974.
- _____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- MARTINS, S. F. *A visão dos moradores sobre o planejamento urbano: um estudo do Bairro Santa Tereza – Rio Grande – RS*. Rio Grande, 1997. Dissertação (Mestrado) – Fundação Universidade Federal do Rio Grande.
- NEVES, H. A. P. "O porto do Rio Grande no período de 1890-1930". Rio Grande, *Revista do Departamento de Biblioteconomia e História*, FURG, 1980.
- OLIVEIRA, F. *A economia da dependência imperfeita*. 5.ed. Rio de Janeiro: Graal, 1989.
- PESAVENTO, S. J. *História da indústria sul-riograndense*. Porto Alegre: Riocell, 1985.
- _____. *A burguesia gaúcha. Dominação do capital e disciplina do trabalho. RS 1889-1930*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.
- _____. *História do Rio Grande do Sul*. 5.ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1990.
- PIMENTEL, F. *Aspectos gerais do município do Rio Grande*. Rio de Janeiro: IBGE, 1944.
- QUAINI, M. *Marxismo e Geografia*. 3.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- 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, J. *A colonização alemã e o Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Globo, 1969.
- SALVATORI, E. et al. "Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande." *Revista do IBGE*, 1989.
- SANTOS, M. *Técnica, espaço tempo: globalização e meio técnico científico informacional*. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SINGER, P. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. 2.ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.

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

A B S T R A C T *Rio Grande, a city with an harbor, and the first Portuguese landmark in the Rio Grande do Sul state, presented a fast industrialization process at the end of the nineteenth century, due to commercial capital accumulation originated from import and export activities. Quickly, industrial plants of different sectors were established, enlarging the old commercial city and modeling the urban space through the introduction of new productive structures and excellent technical basis that defined the trends of the urban expansion, composed both by an architectural renewal movement based on the European model and workers' villages. Such reality was kept until 1950, when the industrial economy began to show economical weakness, restraining or closing part of its industrial park. Simultaneously, a proliferation of all kinds of private lots took place in the city, creating peripheral villages and provoking the rupture between the city and the industrial activity.*

K E Y W O R D S *Urban spatial configuration; industrial productive cycles; urban history; workers' villages; architectural patrimony.*