

THIAGO FARIAS AMARAL

**ORIGEM E EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE INDUSTRIAL NO  
MUNICÍPIO DO RIO GRANDE NO CONTEXTO ECONÔMICO  
DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL: DO FINAL DO  
SÉCULO XIX AOS MEADOS DA DÉCADA DE 1960.**

Florianópolis  
2011

**Universidade Federal de Santa Catarina  
Centro de Filosofia e Ciências Humanas  
Departamento de Geociências  
Programa de Pós-Graduação em Geografia  
Área de Concentração: Desenvolvimento Regional e Urbano  
Linha de Pesquisa: Formação Sócio-Espacial – Mundo, Brasil e  
Regiões**

THIAGO FARIAS AMARAL

**ORIGEM E EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE INDUSTRIAL NO  
MUNICÍPIO DO RIO GRANDE NO CONTEXTO ECONÔMICO  
DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL: DO FINAL DO  
SÉCULO XIX AOS MEADOS DA DÉCADA DE 1960.**

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração Desenvolvimento Regional e Urbano, do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, em cumprimento aos requisitos necessários para a obtenção do grau acadêmico de Mestrado em Geografia.

Professor Dr. José Messias Bastos (Orientador).

Professor Dr. César Augusto Ávila Martins (Co-orientador).

Catálogo na Fonte pela Biblioteca Universitária  
da  
Universidade Federal de Santa Catarina

A485o Amaral, Thiago Farias

Origem e evolução da atividade industrial no município do Rio Grande no contexto econômico do estado do Rio Grande do Sul [dissertação] : do final do século XIX aos meados da década de 1960 / Thiago Farias Amaral; orientador, José Messias Bastos. - Florianópolis, SC, 2011. 154 p.: il., tabs, mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Inclui referências

1. Geografia. 2. Política urbana - Rio Grande (RS). 3. Rio Grande (RS) - Industrialização. 4. Rio Grande (RS) - Política econômica. I. Bastos, Jose Messias. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU 91

**ORIGEM E EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE INDUSTRIAL NO  
MUNICÍPIO DO RIO GRANDE NO CONTEXTO ECONÔMICO  
DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL: DO FINAL DO  
SÉCULO XIX AOS MEADOS DA DÉCADA DE 1960.**

THIAGO FARIAS AMARAL

Esta Dissertação foi julgada e aprovada em sua forma final para  
obtenção do título de:

**MESTRE EM GEOGRAFIA**

Área de Concentração: Desenvolvimento Regional e Urbano.

**Banca Examinadora:**

---

Prof. Dr. José Messias Bastos (Orientador)

---

Prof. Dr. César Augusto Ávila Martins (Co-orientador)

---

Prof. Dra. Márcia Fernandes Rosa Neu (UNISUL)

---

Prof. Marcos Aurélio da Silva (UFSC)

---

Dra. Magaly Mendonça Coordenadora do PPGeo/UFSC.

Florianópolis – SC, 18 de março de 2011.

## **AGRADECIMENTOS**

Aos meus pais, pelo apoio incondicional em todos os momentos da vida.

Ao colega e amigo Maycon Neykiel Bastos, pelo apoio dispensado em diversos momentos deste trabalho.

Ao Co-orientador César Augusto Ávila Martins.

A CAPES pelos 12 meses de incentivo financeiro durante da pesquisa.

Em especial ao mestre e amigo, José Messias Bastos, pela coragem de aceitar o desafio me orientar neste trabalho e, sobretudo, pela lealdade demonstrada nos momentos mais difíceis desta caminhada.

## RESUMO

O município do Rio Grande, que desde o início do século XIX havia se tornado o principal centro de comércio do Rio Grande do Sul, tem a gênese da sua atividade industrial datada no final do século XIX, tendo como marco desta atividade o surgimento da fábrica de tecidos em lã Rheingantz, fundada em 1874.

Assim como a fábrica Rheingantz, grande parte dos estabelecimentos industriais que surgem no município entre o final do século XIX e o início do século XX tem suas atividades encerradas em meados da década de 1960.

Neste sentido o presente trabalho analisa a origem da atividade industrial do município no contexto econômico do Estado do Rio Grande do Sul. Para tanto parte-se de uma abordagem que resgata a ocupação e gênese das duas macro-formações sócio-espaciais do Estado, afim de, compreender as relações do Rio Grande com a formação sócio-espacial da Campanha gaúcha, na metade Sul do Estado, em que está inserido.

Ao longo de todo o período denominado como República Velha, percebe-se uma atuação mais significativa da atividade industrial no Rio Grande do Sul, sobretudo a partir do período entre as Guerras Mundiais, onde observa-se a reorientação da economia do Estado, que deixa de ser exclusivamente pecuária, passando a produzir uma agricultura diversificada, que tanto espacial como estruturalmente associa-se a atividade industrial. Ao aproximarem-se os anos 1930, foi em Porto Alegre e a região colonial de Caxias do Sul, Novo Hamburgo, Bento Gonçalves, São Leopoldo, que tanto a policultura, quanto a indústria se expandiram, que corresponde a uma mudança no peso relativo de cada região do Rio Grande do Sul, que irá se refletir no plano político.

**Palavras-chave:** atividade industrial; contexto econômico; formação sócio-espacial.

## ABSTRACT

The municipality of Rio Grande, which since the early nineteenth century had become the main trading center of Rio Grande do Sul, is the genesis of its industrial activity dated to the late nineteenth century, and in March of this activity as the emergence of the factory fabrics in wool Rheingantz, founded in 1874.

Like the factory Rheingantz, largely arising from industrial establishments in the city between the late nineteenth and early twentieth century has closed in mid-1960.

In this sense the present paper examines the origin of industrial activity in the economic context of the municipality of Rio Grande do Sul to be both part of an approach that rescues the occupation and the genesis of both macro-socio-spatial formations of the state in order of, understand the relationships of the Rio Grande with the socio-spatial formation of the Campaign Rio Grande do Sul, the southern half of the state in which it appears.

Throughout the period known as the Old Republic, we find a more significant industrial activity in Rio Grande do Sul, particularly from the period between the World Wars, where there is a reorientation of the state's economy, which leaves to be exclusively livestock, starting to produce a diversified agriculture, which both spatial and structurally associated with industrial activity. On approaching the year 1930, in Porto Alegre and the colonial region of Caxias do Sul, Novo Hamburgo, Bento Goncalves, Sao Leopoldo, who both polyculture, as the industry expanded, which corresponds to a change in the relative weight of each region of Rio Grande do Sul, which will be reflected in political terms.

**Keywords:** industrial activity, economic context, socio-spatial formation.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Município do Rio Grande: localização no Brasil e no Estado do Rio Grande do Sul.....	14
<b>Figura 2:</b> Cidade do Rio Grande em 1869.....	38
<b>Figura 3:</b> Localização do Bairro Cidade Nova.....	61
<b>Figura 4:</b> Moinhos Rio Grandense.....	72
<b>Figura 5:</b> Rótulo dos “biscoutos” Leal Santos.....	74
<b>Figura 6:</b> Marca de charuto produzido pela fábrica Poock & Cia.....	76
<b>Figura 7:</b> Fábrica de fósforos Pedro Perez e Cia.....	79
<b>Figura 8:</b> Anúncio da Fábrica de Conservas Tullio Martins Freitas.....	81
<b>Figura 9:</b> Mix mercadológico da fábrica Pescal.....	98
<b>Figura 10:</b> Rio Grande/RS: Ilustração da Companhia Swift do Brasil.....	105
<b>Figura 11:</b> Rio Grande/RS: ICISA S.A.....	123
<b>Figura 12:</b> Rótulo de pescado enlatado pelo firma Joqueira (data não definida entre o final dos anos de 1960 e começo da década de 1970).....	133
<b>Figura 13:</b> Rótulo de massa de tomate enlatada pela firma Joqueira (data não definida entre o final dos anos de 1960 e começo da década de 1970).....	134
<b>Figura 14:</b> Cartão de apresentação da S/A Abel Dourado Indústrias Alimentícias (data não definida entre o final dos anos de 1960 e começo da década de 1970).....	137



## LISTA DE FOTOS

- Foto 1:** Rio Grande/RS: Cassino dos Mestres na atual Avenida Rheingantz em frente ao prédio principal da Fábrica Rheingantz.....64
- Foto 2:** Rio Grande/RS: Seção de manufatura da fábrica de calçados Victória (1916).....73
- Foto 3:** Rio Grande/RS: Antigas instalações da fábrica Figueiredo localizada na Avenida Portugal.....95
- Foto 4:** Rio Grande/RS: Embarcações da Pescal.....97
- Foto 5:** Rio Grande/RS: Fachada fábrica Furtado S.A. Comércio e Indústria localizada na Avenida Portugal.....99
- Foto 6:** Rio Grande/RS: Vista lateral da fábrica Furtado S.A. Comércio e Indústria localizada na Avenida Portugal.....99
- Foto 7:** Rio Grande/RS: Instalações da fábrica Joqueira - Saída do gelo em escamas diretamente do silo para o caminhão.....135
- Foto 8:** Rio Grande/RS: Instalações da fábrica Joqueira - Armário congelador de placas produzido pela Madef.....135
- Foto 9:** Rio Grande/RS: Antigas Instalações da fábrica Joqueira na atual Rua Visconde de Paranaguá esquina Francisco Campelo no centro da cidade.....136
- Foto 10:** Rio Grande/RS: Antigas instalações da fábrica Abel Dourado na atual Rua 24 de maio.....137
- Foto 11:** Rio Grande/RS: Antigas instalações da FR Amaral na Avenida Portugal.....139
- Foto 12:** Rio Grande/RS: Antigas instalações da Abel Dourado e da Joqueira e de uma das unidades da firma Torquato Pontes em Rio Grande.....140

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1:</b> Atividades de alemães residentes em Rio Grande – 1874.....	33
<b>Tabela 2:</b> Participação de alguns produtos no valor das exportações do Rio Grande do Sul.....	55
<b>Tabela 3:</b> Complexo industrial da cidade do Rio Grande 1902.....	70
<b>Tabela 4:</b> Indústrias Fabris da cidade do Rio Grande em 1907.....	78
<b>Tabela 5:</b> Rio Grande do Sul: Valor da produção de ramos industriais (em milhares de contos).....	90

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1:</b> Firms manufatureiras do Rio Grande do Sul entre as 100 maiores do Brasil Segundo o valor da produção.....	52
<b>Quadro 2:</b> Produção de banha no Rio grande do Sul 1888-96.....	55
<b>Quadro 3:</b> Movimentação de importação e exportação do Porto do Rio Grande (1913 - 1920).....	91
<b>Quadro 4:</b> Matança no frigorífico Swift em Rio Grande de 1918 à 1942.....	108
<b>Quadro 5:</b> Abate de gado Vacum entre 1941 e 1942.....	109

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	14
-------------------------	----

### **CAPÍTULO I**

1. A formação Sócio-espacial do Rio Grande do Sul.....	18
1.1. A ocupação e gênese das duas macro-formações sócio-espaciais do Rio Grande do Sul.....	18
1.2. Gênese do Capital industrial no Sul do Brasil: capital comercial x artesanato.....	23
1.3. Gênese industrial e formação sócio-espacial: as pré-condições para o surgimento da atividade industrial em Rio Grande.....	27
1.4. O período comercial e a construção do Porto Velho na cidade do Rio Grande.....	29
1.5. A contribuição dos imigrantes europeus na cidade do Rio Grande.....	32

### **CAPÍTULO II**

2. Gênese da atividade industrial da cidade do Rio Grande no contexto econômico do Rio Grande do Sul.....	41
2.1. Teorias sobre a industrialização brasileira e as transformações econômicas e sociais no Estado do Rio Grande do Sul na passagem para a República Velha.....	41
2.2. Contexto econômico do Rio Grande do Sul durante a República Velha.....	47
2.3. Do último quartel do século XIX a I Guerra Mundial.....	57
2.4. Surgimento da Fábrica Rheingantz: o fio da meada na atividade industrial da cidade do Rio Grande.....	57
2.5. A intervenção do Estado no setor de transportes: construção das ferrovias no Rio Grande do Sul e a cidade do Rio Grande.....	66
2.6. Diversificação da produção industrial da cidade do Rio Grande do final do século XIX ao início do século XX.....	69
2.7. Renovação da estrutura portuária: Construção dos Molhes da Barra e do Porto Novo.....	83

### **CAPÍTULO – III**

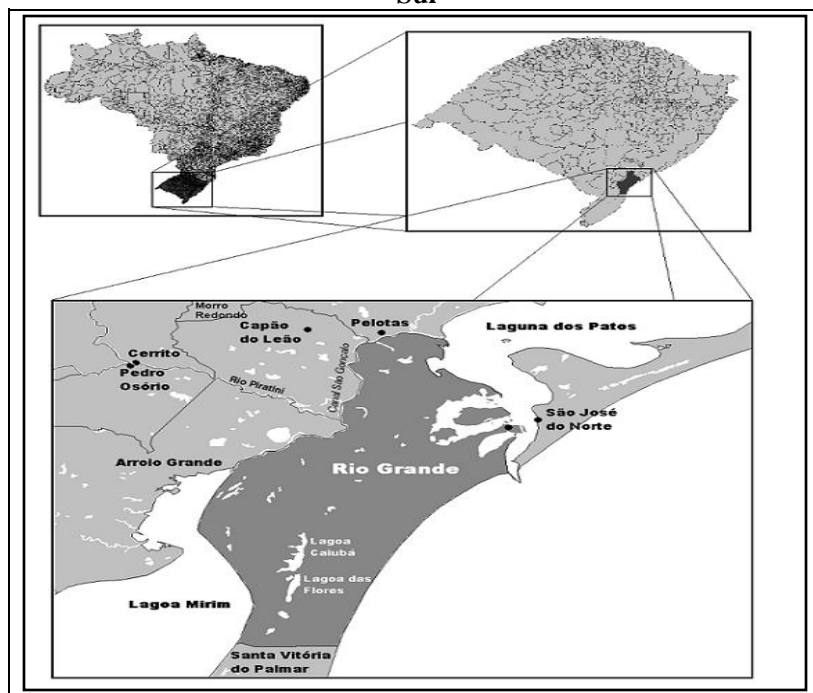
3. Desenvolvimento da atividade industrial na cidade do Rio Grande do período entre guerras à pós-segunda guerra mundial.....	89
3.1. O período entre Guerras.....	89

3.2. Diversificação da atividade industrial da cidade do Rio Grande no período entre guerras.....	92
3.3. Surgimento do frigorífico Swift: a presença do capital industrial norte-americano na cidade do Rio Grande.....	102
3.4. Refinaria de Petróleo Ipiranga: O início da indústria química em Rio Grande.....	111
3.5. O Pós II Grande Guerra Mundial.....	124
3.6. Estabelecimentos industriais instalados na cidade do Rio Grande no Pós II Guerra Mundial.....	131
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>149</b>

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem o objetivo de compreender a origem da atividade industrial na cidade do Rio Grande e sua evolução até meados da década de 1960. Desde o início do século XIX, a então Villa do Rio Grande havia se tornado o principal centro de comércio do Rio Grande do Sul, modificando sua histórica fundação militar. A prosperidade trazida pela intensificação do comércio foi responsável pela modificação da fisionomia da cidade, que já contava com construções sólidas e de bom aspecto, algumas preservadas até hoje, o que lhe imprime uma característica bem peculiar. Esta riqueza vai financiar e atrair a instalação de algumas indústrias importantes ainda no século XIX (SALVATORI, 1989, p. 30).

**Figura 1: Município do Rio Grande: localização no Brasil e no Estado do Rio Grande do Sul**



Fonte: Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas/FURG. – v.1 n°1 – Rio Grande: Ed. FURG, 2007.

No intuito de contribuir para os estudos referentes à macro-formação sócio-espacial da chamada “metade sul” do Estado do Rio Grande do Sul, buscamos contextualizar nosso objeto de estudo dentro de uma hierarquia de escalas que vai do plano local ao regional, estadual, nacional e internacional.

Para tanto, optamos por realizar uma abordagem teórica apoiada na categoria de formação sócio-espacial, resgatando conceitos desenvolvidos pelo economista Ignácio Rangel, que relaciona a formação da economia e da sociedade brasileira aos ciclos de longa duração, chamados de “Ciclos de Kondratieff”, assim como os ciclos médios, chamados de “Ciclos Juglarianos”.

Ignácio Rangel foi o primeiro a relacionar a estrutura e evolução da formação social brasileira aos modos de produção dominantes do centro do sistema, destacando que as relações sociais desta alcançaram graus de maior tensão nos períodos depressivos dos ciclos longos, considerando que a industrialização brasileira nasceu sob o signo das relações mundiais da nossa economia, ao influxo dos ciclos emanados do centro do sistema capitalista, tendo adquirido impulso extraordinário desde a revolução de 1930, em conjuntura de forte contração do comércio internacional, notando-se a continuidade e o rápido avanço no período pós-guerras, mesmo com a recuperação cíclica do sistema mundial capitalista.

Através da contraposição entre a macro-formação sócio-espacial da Campanha comumente chamada de “metade sul” do estado e a macro-formação sócio-espacial da pequena produção mercantil ou “metade norte” do Rio Grande do Sul, destacamos a formação de duas sociedades que desde sua ocupação foram influenciadas por fatores naturais, econômicos, sociais e culturais distintos.

Partimos da idéia de que a atividade industrial da cidade do Rio Grande, inserida na macro-formação sócio-espacial da campanha, tem sua gênese marcada no período referente à fase recessiva do segundo ciclo de Kondratieff, quando o processo de substituição de importações “adquiriu o caráter de pequena produção de mercadorias nas oficinas de reparos trabalhadas por “negros de ganho”, que se multiplicaram nas cidades brasileiras e de algumas grandes fábricas de tecidos (MAMIGONIAN, 2000, p.18), ou seja, “uma substituição industrial de importações no setor têxtil, desde o Maranhão até o Rio Grande do Sul, beneficiada pelas tarifas ascendentes de 1879” (MAMIGONIAN, 2000, p.39), que inicialmente modesta, passa a desempenhar papel central na economia brasileira após 1930.

Todavia, quando a substituição industrial de importações passa a se fazer como processo, no período referente à fase recessiva do terceiro ciclo de Kondratieff, com o desenvolvimento da indústria de bens de consumo duráveis, esta atividade industrial realizada na cidade do Rio Grande passa a perder importância em relação ao conjunto do estado, mais precisamente aquelas ocorridas nas áreas onde se desenvolveram a pequena produção mercantil, que encontraram formas bem sucedidas de inserção no processo de substituição de importações verificado em escala nacional, o que justifica nosso recorte temporal.

Neste sentido, nossa abordagem utiliza uma metodologia baseada em pesquisa bibliográfica, fazendo uso de fontes clássicas como o já citado Ignácio Rangel, assim como Armem Mamigonian, Paul Singer, Leo Waibel, Jean Roche, entre outros; documentos, jornais, revistas, relatórios da Intendência Municipal, pesquisados no acervo da Biblioteca Rio-grandense, na cidade do Rio Grande; dados fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); e pesquisa documental realizada nos arquivos da Junta Comercial do Estado do Rio Grande do Sul (JUCERGS), com sede na cidade de Porto Alegre.

No primeiro capítulo, faremos um breve resgate sobre a ocupação e gênese das duas macro-formações sócio-espaciais do Rio Grande do Sul; algumas considerações sobre a gênese do capital industrial no Sul do Brasil, apresentando elementos que serviram como pré-condições para o surgimento da atividade industrial na cidade do Rio Grande, como a construção do Porto Velho e a presença dos imigrantes europeus.

No segundo capítulo, abordaremos a gênese da atividade industrial da cidade do Rio Grande no contexto econômico e social do Rio Grande do Sul, levantando aspectos relativos às transformações ocorridas durante a passagem da República Velha no Rio Grande do Sul dentro do processo de industrialização no Brasil, adotando uma periodização em que temos, um primeiro momento, que vai do último quartel do século XIX a I Guerra Mundial, referente à instalação das primeiras indústrias no Rio Grande do Sul, onde ocorre a gênese da atividade industrial na cidade com o surgimento da fábrica Rheingantz. Também serão abordados aspectos relativos à intervenção do Estado no setor de transportes, no qual se verifica a instalação da malha ferroviária do Rio Grande do Sul, assim como a construção do Porto Novo e dos Molhes no canal de entrada da barra e a conseqüente diversificação da atividade industrial em nível citadino no período.



No terceiro capítulo, abordaremos o desenvolvimento da atividade industrial na cidade do Rio Grande do período entre guerras passando pelo pós-Segunda Guerra Mundial, até meados da década de 1960, levantando elementos que contextualizem e/ou, na medida do possível, nos auxilie a contrastar o processo de desenvolvimento desta atividade em nível local com o processo verificado em escala regional e nacional.

## CAPÍTULO I

### 1. A Formação Sócio-espacial do Rio Grande do Sul

#### 1.1. A ocupação e gênese das duas macro-formações sócio-espaciais do Rio Grande do Sul

A ocupação das áreas subtropicais do Brasil Meridional submeteu-se à influência de fatores naturais, culturais e econômicos. Se por um lado estes fatores as unificam, por outro, contribuem para a sua diferenciação quanto à ocupação humana.

Diferentemente do nordeste brasileiro, a ocupação das áreas subtropicais por parte da Coroa Portuguesa só ocorreria de modo concreto a partir de meados do século XVII. Mesmo já havendo a incursão realizada por Martin Afonso no estuário do Prata no século XVI, a primeira corrente de ocupação de fato foi realizada por jesuítas espanhóis, que atravessaram o Rio Uruguai e estabeleceram, em 1626, a primeira redução jesuítica (São Nicolau). “Embora o objetivo dos padres fosse à catequese, trataram também da disciplinação do elemento nativo numa diretriz econômica, desenvolvendo a agricultura, a pecuária e a exploração da madeira” (MAIOR, 1968, p. 17).

Essa ocupação era baseada em uma diretriz econômica assentada na apropriação da renda trabalho, pois, conforme (VIEIRA, 1992, p. 118) “o gado, a erva-mate, produtos comerciais, assim como parte da agricultura eram propriedades de Deus (Tupã-baé), que compartilhava a economia com uma agricultura, propriedade do índio (Aba-baé)”. Algo muito próximo da uma estrutura feudal estaria na gênese das estâncias feudais do Rio Grande do Sul.

A segunda corrente de ocupação nas terras do Rio Grande do Sul ocorre quando Raposo Tavares e demais bandeirantes destruíram as reduções do Guayra, o que forçou os padres a ocuparem a parte central do Estado, fundando novas missões, que foram novamente aniquiladas (1636-38) (VIEIRA, 1992, p. 116). A população restante dessas reduções migrou para a outra banda do Uruguai e o gado dispersou-se para o sul do Rio Camaquã, área que se tornou conhecida como Vacaria do Mar (constituindo a base de origem do rebanho da Campanha Gaúcha). O constante seqüestro deste gado por parte dos espanhóis vindos do sul obrigou os padres, após regressarem, a salvarem as cabeças restantes, reunindo-as em outra área (Vacaria dos Pinhais- uma zona de campos cercada de mata de araucária) (JAEGER, 1956).

A terceira corrente de ocupação da Região Sul do território colonial decorre da expansão da economia natural vicentista pelo litoral paulista em direção ao Sul – Itanhaém, Iguape, Cananéia, Paranaguá (1654), São Francisco do Sul (1658), Desterro (1675) e Laguna (1676) – “na base de concessão de sesmarias, as últimas já no século XVII, num povoamento esparsa e de baixa densidade demográfica. Completando as conquistas territoriais desta corrente vicentista, a Coroa Portuguesa fundou a Colônia do Sacramento (1680) no rio da Prata<sup>1</sup>” (MAMIGONIAN, 1997, p. 68).

A fundação da Colônia do Sacramento inaugurou a circulação entre ela e Laguna através de um caminho pelo Litoral. Essa circulação estimulou os vicentistas a tomarem conhecimento do gado deixado pelos missionários e passam a recolhê-lo nas estâncias que implantaram nas restingas formadas entre o oceano e as lagoas. Por volta de 1750, os vicentistas-lagunistas descobrem a Vacaria dos Pinhais, abrindo o caminho que atravessava a encosta da Serra Geral entre Santo Antônio da Patrulha e São Francisco de Paula. Assenhorando-se das terras, esses ocupantes juntamente com os paulistas, ao expulsarem os jesuítas e indígenas, criaram novas estâncias (MAIOR, 1968).

Ainda sob estímulos da Coroa Portuguesa, a economia natural que se desenvolvera no planalto paulista, com destaque para a criação de bovinos, expandiu-se para o Sul: Sorocaba, Itapetininga, Itapeva, Ponta Grossa, Curitiba, Lapa, Curitibaanos, Lages, Vacaria, Cruz Alta e São Borja, já nos pampas gaúchos (VIANA, 1948 apud MAMIGONIAN, 1997).

Esta expansão, em decorrência da descoberta do ouro em Minas, inauguraria o “Caminho do Sul”, entre Sorocaba e Viamão, onde se constituiria o povoamento da zona dos campos meridionais, juntamente com o que já se estabelecera ligando Laguna às vacarias. Já a ocupação do Planalto gaúcho, foi tardia “por parte dos caudilhos e índios, a partir da apropriação, em 1801, do território missioneiro (VIEIRA, 1992, 119).

Em decorrência deste processo, a Coroa Portuguesa, antes mesmo de instalar a Comandância Militar do Rio Grande (forte Jesus-Maria-José construído em 1737), implementou as primeiras doações de

---

<sup>1</sup> Dois anos após, ao norte, os jesuítas iniciam, com a redução de São Borja, a criação dos 7 povos das Missões, que assinala o seu retorno ao “continente”. Neste, não mais atraem os índios a serem preados, mas sim, a “Vacaria”, que no intervalo destes quase 30 anos ali havia procriado, se transformando na grande riqueza, na base econômica original daquela formação nascente (VIEIRA, 1992, p. 116).

sesmarias a tropeiros, inverneiros, posseiros e estancieiros que se deslocavam de São Paulo ao Prata, em lugares que permitiam o confinamento de rebanhos por barreiras naturais, como matos, valos, serros, etc. “As doações de terras eram feitas a oficiais e superiores e pessoas que serviam à Coroa que, “prioritariamente, vinham da Colônia do Sacramento e do Rio de Janeiro” (GUTIERREZ, 2001, p. 36-7).

Enquanto o povoamento dos campos meridionais estava garantido pela presença de grandes estâncias, estruturada com relações feudais de propriedade e trabalho, a áreas litorâneas de núcleos esparsos não constituíam, para o Governo Português, a garantia de posse da Região Sul. “Tal fato levou o governo português a implantar, de Santa Catarina ao Rio Grande, o sistema de colonização com casais açorianos e madeirenses, o que concluiria a primeira etapa do processo de ocupação das áreas subtropicais do Brasil” (ESPÍNDOLA, 2002, p. 22).

Segundo Mamigonian (1997, p. 69), o povoamento português no litoral de Santa Catarina constituiu a maior intervenção do planejamento estatal português no Sul do Brasil, tanto em nível geopolítico, como em nível geoeconômico, já que o retorno comercial (armações de baleias, etc.) e a coleta de rendas reais (contratos, impostos, etc.) estavam calculados a partir dos gastos militares e de povoamentos preliminares. Apesar das primeiras providências estarem esboçadas no Tratado de Utrecht (1715) foi somente com a abertura do caminho de Lages ao Litoral (1728), com o estabelecimento da colônia militar do Rio Grande (1737) e com a criação da capitania de Santa Catarina, que se efetivaram de fato as estratégias econômicas.

Ao exemplo do Litoral catarinense, o povoamento açoriano-madeirense provocou “conseqüências duradouras e variadas: grande produção policultura, com exportações de farinha de mandioca durante todo o século XIX para o Rio de Janeiro, Salvador e Recife, tornando Santa Catarina, junto com Espírito Santo, os dois maiores abastecedores do mercado nacional; integração dos pescadores madeirenses às atividades de pesca à baleia das armações, convivendo com o trabalho escravo na parte manufatureira, e a ascensão social dos arpoadores e timoneiros, melhor remunerados, com a transformação de alguns deles em donos de escravos e de terras no Litoral catarinense; migrações de alguns açorianos - madeirenses aos pampas gaúchos, onde se tornaram estancieiros, o que foi facilitado pelo fim das missões jesuíticas; permanência de terras de uso comum que existiam nos Açores e na Madeira praticamente até o fim do século XX; o uso da experiência de

colonização em pequenas propriedades...” (MAMIGONIAN, 1997, p. 71).

Pode-se afirmar que a ocupação das áreas subtropicais do território colonial brasileiro teve como base as reduções jesuíticas espanholas, o deslocamento de bandeirantes vindos pelo interior, o movimento vicentista pelo litoral e, por último, a colonização açoriana - madeirense. Espindola (2002, p.23) corrobora ao afirmar que “Fundados na economia natural, esses movimentos (estâncias feudais, fortificações militares e pequena produção açoriana - madeirense) foram de fundamental importância econômica, militar e política para o domínio português sobre essa vasta área do território”. É a partir desses movimentos de ocupação que se origina a primeira macro-formação regional sócio-espacial, caracterizada pela criação de gado nos campos e planaltos e a pequena lavoura no litoral.

A segunda etapa do processo de ocupação das áreas subtropicais brasileiras caracteriza-se, nas primeiras décadas do século XIX, por uma estratégia do governo brasileiro em colonizar as áreas de matas existentes no Sul do Brasil. Assim, a partir da década de 1820, estabeleceram-se colônias alemãs no vale inferior do Rio dos Sinos (São Leopoldo/RS), nas margens do Rio Negro/SC e em São Pedro de Alcântara/SC. “Todas em lugares onde os caminhos de tropa e de gado entravam e saíam da selva (WAIBEL, 1979, p. 231). Depois, as colônias alemãs expandiram-se para outras áreas. “Os filhos de imigrantes, instalados em São Leopoldo/RS, por exemplo, adquiriram lotes resultantes do parcelamento de sesmarias da zona florestal, postas à venda por seus donos, abastados proprietários de campo, que não tendo interesse por aquelas terras, resolveram negociá-las” (MAIOR, 1968, p. 35).

Todavia, foi somente a partir dos anos 40 que se estabeleceram definitivamente as colônias de povoamento no Sul do Brasil. Segundo Pereira (1997) “o processo de colonização da América e da sua porção Meridional deve ser compreendido a partir da diferenciação que existe entre uma colônia de exploração e colônia de povoamento. Enquanto a primeira – em áreas tropicais – dedica-se à exploração e obtenção de mercadorias destinadas ao mercado europeu, a segunda organiza a sua produção em razão do próprio consumo interno da colônia.

Entre 1849 e 1874, o Governo Provincial estabeleceu cinco novas colônias nas encostas florestais da Serra, Santa Cruz e Santo Ângelo, ocupadas por imigrantes alemães. Waibel (1979, p. 233) demonstra que na região serrana entre São Leopoldo e Santa Cruz,

especuladores e capitalistas que lotearam grandes áreas, à margem dos rios Caí e Taquari, venderam-nas aos colonos oriundos de São Leopoldo, dando início a uma intensa colonização particular.

O processo de colonização prosseguiu rumo ao Oeste, estendendo-se de Torres até as proximidades de Santa Maria. Waibel (1979, p. 235), corrobora ao relatar que “os imigrantes italianos foram encaminhados, inicialmente, para as colônias de Caxias, Garibaldi e Bento Gonçalves, na encosta superior do Planalto, dominada pela mata de araucária. Visando a expansão das colônias italianas, no Planalto Oriental, o governo tratou de constituí-las ao norte do Rio Taquari, Alfredo Chaves (1884) e Antônio Prado (1886).

Mesmo após o advento da República (1889) o processo de colonização oficial e particular continuou. O governo passou a colonizar as terras florestais isoladas dos cursos superiores dos Rios Jacuí e Ijuí. Segundo Waibel (1979, p. 235), “a ocupação dessa área tornou-se possível pela construção de uma estrada de ferro que segue a região aberta e o divisor de águas entre os rios Jacuí e Uruguai; corre de Santa Maria, primeiro para o norte até Cruz Alta, depois segue para leste até Passo Fundo, cidades estas fundadas por lusos - brasileiros em 1834 e 1857, respectivamente”. Já as empresas de colonização implantaram novas colônias em Serro Azul, Panambi e, com a abertura da estrada de ferro Cruz Alta e Passo Fundo (1845), fundaram as colônias de Não-me-Toque e General Osório (hoje Ibirubá). Waibel (1979) demonstra ainda que a última fase de colonização do Rio Grande do Sul ocorre com a ocupação das áreas de matas que se estende ao longo do Rio Uruguai.

Em linhas gerais, o processo de colonização oficial e particular da Região Sul brasileira tratou “do estabelecimento de milhares de pequenos agricultores independentes, artesãos, operários, pequenos comerciantes, que já praticavam uma significativa divisão social do trabalho (por exemplo, os agricultores compravam tecidos, instrumentos de trabalho, etc.), a partir da origem européia, já em processo de industrialização” (MAMIGONIAN, 1986, p. 104). A maioria dos agricultores adquiriram uma propriedade de tamanho médio, em torno de 25 a 30 ha., dispostos ao longo de certas linhas. Isto é, uma propriedade *minimale ackermahrung* e um povoamento do tipo *waldhurfendorf*, conforme demonstrou Waibel (1988).

Espíndola (2002, p. 28), corrobora ao colocar que “no interior dessas pequenas propriedades os produtores plantam milho, alfafa, trigo, feijão, mandioca, criam porcos, galinhas, e desenvolvem a colheita da erva-mate e extração da madeira. Paralelamente confeccionam suas

casas, seus galpões, suas ferramentas de trabalho, entre outras”. Trata-se, portanto, da constituição do complexo rural sul brasileiro, predominantemente de pequenos produtores mercantis de origem européia<sup>2</sup>.

O contato entre as áreas coloniais e os mercados consumidores era realizado pelo vendista. Mamigonian (1966, p. 397) ao estudar a colônia alemã de Blumenau destaca que “a colônia correspondia à propriedade agrícola de 25 hectares no povoamento ‘*waldhurfendorf*’, na qual, o agricultor trabalhava em policultura. Ele produzia, além das suas necessidades, açúcar, mandioca, feijão (...). entretanto, não podia deixar de contar com ferramentas, tecidos, querosene, sal, etc. e foi para permitir essas trocas que nasceu a venda, isto é, o pequeno comércio (...)”.

Em suma, verifica-se que a segunda etapa do processo de ocupação foi decisiva para a criação de uma nova estrutura econômica e social. A formação de uma pequena produção mercantil, que foi um fator fundamental para a constituição de atividades variadas, pequenos comerciantes, pequenas oficinas, artesanatos, manufaturas, etc., em contraste com as atividades desenvolvidas na área criatória dos campos e planaltos, e próximas das atividades desenvolvidas pela pequena produção açoriana - madeirense das áreas litorâneas.

## **1.2. Gênese do Capital industrial no Sul do Brasil: capital comercial x artesanato**

O debate que envolve as origens do capital industrial e das origens sociais dos primeiros capitalistas industriais, sobretudo nas áreas mais densamente industrializadas - seja na Região Sul, seja no país como um todo - tende a, como pode se observar em Silva (2006, p.8) “prender-se a uma questão até certo ponto secundária”. Contudo discute-se se os pioneiros industriais tiveram origens modestas, não raro apoiadas em pequenos artesanatos ou se, derivam de recursos da atividade comercial.

---

<sup>2</sup> O termo “complexo rural” foi elaborado por Rangel (1990) para denominar o conjunto de atividades a que se dedica o camponês. A agricultura, num país subdesenvolvido, costuma ser simultaneamente: a) uma atividade primária na medida em que supre produtos agrícolas brutos e explora recursos naturais; b) uma atividade secundária, na medida em que elabora, para o auto-consumo, ou para o mercado, aqueles produtos primários para construir a casa, o celeiro e c) uma atividade terciária, quando se aplica aos serviços já indicados (Rangel, 1962, P. 30).

Jean Roche, em seu estudo acerca das áreas de colonização alemã no Rio Grande do Sul, investe contra uma visão idílica da economia dos artesãos, destacando ter ocorrido, notadamente no caso dos artesanatos de origem rural que enfrentaram conjunturas de queda na produtividade agrícola, algo como um “antagonismo ou, pelo menos, hiato entre o artesanato e a indústria, e não a passagem harmoniosa de um a outro” (ROCHE, 1969, p. 502). Também faz referências à iniciativa dos comerciantes em investir seus capitais disponíveis na indústria em várias cidades de colonização alemã do estado do Rio Grande do Sul (Caí, Novo Hamburgo, Taquara, Sapiranga) (ROCHE, 1969, p. 581-2). O referido autor, não descuidou de assinalar que os artesãos “instalados na cidade desde os primeiros anos de sua residência no Brasil (...) ordinariamente estiveram na base do desenvolvimento de pequenas oficinas em manufaturas ou fábricas (...)” (ROCHE, 1969, p. 485).

Silva (2006, p. 8) chama a atenção para o fato de que “as diversas origens percebidas, pois, por esse autor, não obstante ele mesmo valorize a via do capital comercial (...), revelam-se cruciais para uma compreensão mais completa do problema”, tecendo uma crítica a simplificação recorrente entre muitos autores que retomam a temática após o estudo referido.

Singer (1977, p. 168), assinala que há quem sustente “que a indústria rio-grandense provém da expansão do artesanato. É um erro, todavia”. F. Kuhn (2002, p.92) procurando afastar-se do que seria “a visão idealizada do *self-made man*”, assinala que “O surgimento da burguesia industrial gaúcha assentou-se (...) na acumulação de capital comercial”. Outrossim, reproduzindo a tese de W. Dean para São Paulo, destaca que uma “Outra origem da indústria gaúcha é o burguês imigrante” nos exemplos dos empreendimentos estabelecidos em Rio Grande e Porto Alegre, respectivamente pelos Rheingantz (1874, indústria têxtil) e Neuguebauer (1881, fábrica de doces e balas)”. Também a investida contra o que seria,

O mito do *self-made man*, para o que oferece o exemplo do funileiro Abramo Eberle, - fundador do que viria a ser uma diversificada firma metal-mecânica -, na verdade “filho e sucessor” de “um bem posicionado comerciante” italiano de Caxias do Sul<sup>3</sup>, aparece quase como um decalque das

---

<sup>3</sup> Citando Kuhn (2002, p.98).



conclusões de S. Silva acerca da questão. “Esse modelo poderia corresponder, em alguns casos, à constituição das pequenas indústrias. Mas a grande indústria se formou por meio dos investimentos do capital comercial” e “os grandes comerciantes e que se tornaram industriais de renome<sup>4</sup>”. (SILVA, 2006, p. 9)

Pesavento (1985), defende a idéia de que o comerciante alemão foi o agente social que realizou uma forma de apropriação do excedente econômico produzido pela agropecuária colonial “Fosse através da diferença dos preços de compra e venda, fosse através do custo do frete dos produtos até o mercado (...) este comerciante impediu que determinadas condições favoráveis (...) revertissem em benefícios para o pequeno produtor”, valorizando a via do capital comercial, sobretudo dos comerciantes intermediários, ou que chama de “comerciantes do núcleo”, como pode-se observar nesta passagem:

Tome-se o caso de São Sebastião do Caí, colônia central que gozava de uma excepcional posição, atendendo o abastecimento tanto da zona propriamente dita alemã quanto a italiana. Não é pois, por acaso, que de Caí se originassem poderosos grupos empresariais, como Renner, Trein, Ritter, Mentz, Oderich, com destaque na produção de tecidos, banha, cerveja e produtos suínos, grupos ligados entre si por laços de parentesco e de negócios. Na zona de imigração italiana, Caxias do Sul foi, por excelência, o grande centro e foram expressivos os casos de empresas industriais formadas a partir de uma acumulação de capital comercial que se dedicaram a fabricação de vinho, banha e farinha. (PESAVENTO, 1985, p. 29)

Se tomar-se como exemplo, o caso das zonas coloniais de Santa Catarina se encontra igualmente estudos que a ênfase no papel do capital comercial aparece. Em geral o destaque está no comerciante (o vendista) com a economia de subsistência dos colonos (o conhecido sistema colônia-venda); que assim iam se tornando, pois, empobrecidos,

---

<sup>4</sup> Citando Kuhn (2002, p. 92).

enquanto os primeiros, absorvendo a maior parte dos excedentes agrícolas, iam dirigindo seus lucros para a atividade industrial. Contudo, assim como no estado do Rio Grande do Sul

(...) aparecem indústrias oriundas do comércio, ou combinando comércio e artesanato (Abramo Eberle) e, alternativamente, de atividades que pouca relação têm com ele, como os artesanatos unicamente, e, mesmo, por vezes, tão-somente a atividade profissional de técnicos com ou sem capital prévio (no exemplo, o Moinho Germani, em 1905, Panceri & Comp – Indústria Têxtil de Seda, em 1907 – todos a partir de Caxias do Sul), também em Santa Catarina o processo de transição para o capital industrial é mais nuançado (...). (SILVA, 2006, p. 9)

Segundo Silva (2006, p. 9) “Aliás, mais do que no primeiro estado, o caso catarinense revela ter sido o papel do capital comercial – e notadamente aquele de grande porte - bem mais desimportante.

Mamigonian (1965) demonstra que em Blumenau, para “60% dos casos, as iniciativas tiveram por origem uma mão-de-obra especializada, mestres, operários qualificados e artesãos” – sendo que no caso da participação dos elementos ligados ao comércio, participaram com destaque não os comerciantes do sistema colônia-venda, mas “representantes comerciais, quadros de escritório ou mesmo pequenos comerciantes varejistas (MAMIGONIAN, 1965, p. 78).

O exemplo catarinense, onde os pequenos negócios ganham em importância como uma matriz das indústrias – incluídos aqui os pequenos capitais comerciais - não serve, pois, para individualizá-lo da experiência observada no Rio Grande do Sul. Neste último estado, mais precisamente na sua zona colonial, se percebe um maior destaque dos capitais comerciais de maior porte, e preciso ter em conta que, no que se refere a estes capitais, como constata Roche (1969, p. 575) “No começo (...) os inventários dos patrimônios eram igualmente modestos e tipicamente rurais”. Se estes alcançaram em maior número, um volume de negócios superior aos congêneres das colônias européias catarinenses, isso se explica porque “Desde a origem, as antigas colônias não tiveram senão um só mercado, Porto Alegre, que veio a ser, pouco a pouco, a principal praça comercial do Rio Grande do Sul (...)” (ROCHE, 1969, p. 404) ao passo que a compartimentação da fachada atlântica

catarinense “em inúmeros pequenos vales de contato direto com o mar” acabou por incentivar “o desenvolvimento de centros comerciais independentes (Itajaí, Blumenau, Joinville, Tubarão) (...)” (MAMIGONIAN, 1966, p. 38).

Para concluir temos a assertiva de Silva (2006, p. 10-11),

Esta relativa homogeneidade genética dos capitais comerciais nas áreas industriais de ambos estados – oriundos de pequenos negócios – leva a crer que a contraposição capital comercial e pequenos artesanatos, se é capaz de desvendar mecanismos da formação dos capitais industriais, em algumas situações, não se mostra suficientemente capaz de dar conta da dimensão da problemática que envolve a gênese das iniciativas industriais no Sul do Brasil. O que sugere que uma comparação mais proveitosa deve ser estabelecida entre as diferentes formações sócio-espaciais presentes na região.

### **1.3. Gênese industrial e formação sócio-espacial: As pré-condições para o surgimento da atividade industrial na cidade do Rio Grande**

Em 1810, abriu-se um período de guerras na região do Prata, desorganizando a concorrência na produção dos “saladeiros”, dando condições ao melhor desenvolvimento das charqueadas gaúchas, cuja produção registra um incremento a partir de 1811. Neste período abre-se o “ciclo do charque” no Rio Grande do Sul, com elevado incremento populacional,

A criação começa a valorizar-se como atividade comercial, atraindo gente para o Rio Grande do Sul, cuja população passou de 70.656 habitantes em 1814 para 106.196 em 1822. Em 8 anos apenas, um aumento de 50% . Que este aumento populacional se deve à atração exercida pela pecuária, não cabe dúvida. Basta verificar onde se deu o aumento. A região de Rio Grande, Mostardas, Piratini, que em 1814 possuía apenas 8.414 habitantes, atinge em 1822, 34.360. Pelotas, que em 1814 não possui mais que 2.149 habitantes, aparece no levantamento de 1822 como tendo, juntamente com Jaguarão e Canguçu,

20.040 habitantes. Em suma, a Campanha, que em 1780 tinha somente 8% da população rio-grandense, reúne 36% dela em 1882. (SINGER, 1977, p. 150)

Vieira (1992, p. 118), acrescenta que são as charqueadas, “baseada em trabalho escravo, que vai acelerar o processo de ocupação definitiva dos campos livres da campanha, a metade Sul do território, estes, ao se esgotarem levam a conquista definitiva daqueles de cima da Serra, ou seja, do Planalto, a metade Norte”.

Apesar da ocupação dos campos do Planalto ter começado com o caminho interiorano que levavam as tropas de gado até a feira de Sorocaba e daí para as Minas Gerais, a conquista efetiva é a que parte do sul do Rio Grande do Sul, já economicamente estruturado nos seus traços dominantes. Vieira (1992, p. 119) diz que “a investida militar de caudilhos e índios, ao se apropriar, em 1801, do território missioneiro, é um marco na conquista do Planalto, que os conflitos fronteiriços posteriores não conseguiram derrubar (...). Isto significa que a Revolução Farroupilha – quando acontece à primeira guerra entre classes dominantes em solo gaúcho – já encontra os campos livres tomados. A partir deste momento a fronteira que se apresenta é aquela que encontra os limites entre o campo e a mata”.

Em suma, a Revolução Farroupilha (1835), representa a afirmação das classes dominantes da formação sócio-espacial gaúcha, frente ao poder central (Caramurus). Esta figura híbrida de senhor de escravos e senhor feudal (charqueador e pecuarista), é diferenciada daquela do poder central, pois a pecuária já se concretiza através de relações feudais de produção. Contudo, há que diferenciá-la do feudalismo nordestino, pois a pecuária gaúcha não é subsidiária direta da economia latifundiária - escravista dominante. “ela é matéria-prima da charqueada, esta sim, subsidiária da economia latifundiária escravista dominante.

Neste sentido, a hegemonia da estrutura política interna nascente, ou seja, a primeira dualidade de classes dominantes gaúcha foi a dos charqueadores - pecuaristas, os “apenas pecuaristas” do Planalto não lucrarão muito com este processo.

O Sul de um modo geral e a Campanha em particular detinha a hegemonia econômica da província, neste período, e para as cidades comerciais desta área, Pelotas e Rio Grande,

desviou-se numa grande parte o comércio da província com o exterior. Pelotas como centro de charqueadas e Rio Grande como porto eclipsaram Porto Alegre, que ficou do ponto de vista econômico, ao papel de capital regional de uma zona secundária. (SINGER, 1977, p. 153)

É interessante ressaltar que a cidade do Rio Grande, mesmo tendo sido o primeiro estabelecimento português no Rio Grande do Sul, fundado em 1737, e embora tenha sido a primeira capital do Estado, até 1763, quando houve a ocupação espanhola (1763-1777), a cidade foi elevada a vila somente em 1809. É “depois da Guerra que Rio Grande tornou-se o centro deste comércio – carne seca – e por isso um importante porto para o Brasil” (SINGER, 1977, p.153). Assim como Rio Grande, e principalmente, Pelotas resulta do “ciclo do Charque” fundada em 1812, “ela resultou da concentração das charqueadas à margem do São Gonçalo (SINGER, 1977, P. 153).

#### **1.4. O período comercial e a construção do Porto Velho na cidade do Rio Grande**

Enquanto Rio Grande e Pelotas vivem um período áureo de desenvolvimento, pode-se dizer que Porto Alegre, sofre uma estagnação relativa, que se prolonga até o final do século XIX. Singer (1977), corrobora ao afirmar que:

Durante os primeiros vinte anos do século XIX, Porto Alegre cresce rapidamente, impulsionado pelo desenvolvimento do comércio do trigo. Entre 1820 e 1858, quando o charque substitui o trigo e Porto Alegre perde a primazia comercial para Rio Grande e Pelotas, a cidade apresenta um índice de crescimento bem reduzido (1,1% e 0,8%), que vai se elevando à medida que nos aproximamos do fim do século. Esta recuperação de Porto Alegre se deve ao movimento de colonização européia no Rio Grande (...). (SINGER, 1977, p. 153)

Segundo Copstein (1975, p. 23), “desenvolvendo-se por ser o traço de união entre o Rio Grande do Sul pastoril e o exterior, a cidade, apesar das alterações sofridas, pôde aproveitar sua vocação marítima por mais de um século”. Queiroz (1987, p. 157) diz que em nenhum exagero

incorre a afirmação de que “todo o progresso e desenvolvimento da Vila do Rio Grande adveio da sua função comercial e da ação interessada e direta de seus comerciantes, diante de seus problemas mais graves, substituindo a inércia a que a Câmara local se via obrigada em razão de contar com rendimentos que não garantiam, sequer, a sua própria manutenção”. A referida autora, ainda destaca que:

Em 1804, esta elite comercial consegue do governo central a instalação da Alfândega do Rio Grande. Mas essa Alfândega era tão precária e deteriorizou-se tão inteiramente, que LUCOCK compara-a a “uma velha cocheira inglesa”, e para Gonçalves Chaves ela “não vale a pena de se botar embaixo”; em 1833, entretanto, o viajante Arsène Isabelle nos dá a notícia de uma Alfândega “espaçosa”, construída pelos “negociantes de São Pedro”, com o objetivo de “atrair o comércio estrangeiro”. (QUEIROZ, 1987, p. 157)

Desde sua fundação, Rio Grande, última investida em direção do domínio da Região Cisplatina, atual Uruguai, apresenta-se como ponto estratégico para o abastecimento de navios portugueses no extremo sul, consolidando a ocupação meridional da colônia brasileira. A grande questão que se colocou tanto para a ocupação da área, quanto para sua intensificação como escoadouro da produção regional era o calado da barra, cuja entrada fica na desembocadura da Laguna dos Patos.

A localização do porto, que era estratégica, também apresentou complicações para a manutenção do calado na área de acesso, principalmente pelo enorme volume d’água e de sedimentos despejados ao mar,

Fizeram memoradas sondagens na barra do Rio Grande, quando Cristóvão Pereira veio estudá-la a mando do Padre Diogo Soares, encarregado de executar um mapa exato do Brasil. Em seguida, Silva Paes mandou erigir dois mastros de sinalização substituídos mais tarde por uma torre de madeira. Além disso, contratou em santa Catarina em especialista em sondagens, de nome Gaspar dos Santos, para trabalhar na qualidade de patrão mor da barra do Rio Grande de São Pedro,

ao preço de 12 cruzeiros mensais. Silva Paes fez assim melhorar a barra sempre julgada impraticável. Em 1795 tiveram início os serviços com uma catraia, a qual sempre ia e vinha pela barra e por sinais indicava o nível d'água. Daí em diante melhorou as condições de entrada e saída da barra e cada navio que entrava pagava pelos serviços (...). Durante largos anos, a barra do rio Grande constituiu um sério problema para o Governo Federal. (PIMENTEL, 1944, p. 283)

Desta forma, para garantir acessibilidade marítima ao porto, reuniu-se enorme esforço de capital e de engenharia para a construção, em meados do século XIX, dos primeiros metros de cais, hoje denominado Porto Velho. Surgiu, então, uma nova preocupação, referente ao fato de que, somente navios de pequeno porte poderiam entrar no canal da barra.

Esse fato exigiu investimentos dos governos, e, no final do século XIX, “as condições de atracagem do Porto ficaram mais difíceis, somente navios de 2m. de calado poderiam entrar e ancorar no Porto Velho. Mais uma vez houve mobilização dos técnicos do governo para estudar a melhor maneira de viabilizar a utilização do Porto do Rio Grande” (NEU, 2009, p. 75). Segundo Amaral (1997. p. 32), “(...) desenvolveu-se o comércio atacadista com o crescimento econômico dos municípios da zona sul do Estado que haviam sido recentemente criados e tinham suas vidas ligadas à produção pastoril”.

Queiroz (1987, p. 158) afirma que “Ao finalizar o período colonial. A Vila era formada por seis ruas consideradas principais, que corriam paralelas ao porto, atravessadas por vários becos estreitos. Neste período a cidade já possuía três templos católicos: a matriz de São Pedro (1755), a capela de São Francisco (1792) e a igreja de Nossa Senhora do Carmo.

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

Assim foi sendo melhorada a infra-estrutura urbana, com o alargamento das principais ruas, calçamento das ruas mais centrais e a

cidade foi expandindo rumo ao sul e ao oeste. Para o oeste a expansão ficava limitada em função das trincheiras, que tinham o intuito de proteger a cidade de invasões por terra. Além disso, “essa elite comercial, mesmo a de origem lusitana, fazia questão de arremedar as práticas culturais aristocráticas européias, francesas e inglesas, o que servia para legitimar a superioridade das elites locais” (BITTENCOURT, 2001, p. 39).

Vale ressaltar que em 1844 foi fundada a Associação Comercial do Rio Grande, a primeira do Rio Grande do Sul. “Essa associação teve participação efetiva em termos políticos para o melhoramento da barra do Rio Grande no começo do século XIX. Tal associação reunia não somente os empresários comerciais, mas também criadores e posteriormente industriais” (ALVES, 2001, p.39-46).

O referido autor também menciona a criação do Código Comercial de 1850, que ficava incumbida da determinação do câmbio, assim como do preço corrente das mercadorias e dos transportes marítimos e terrestres. Outra função, segundo ele, seria influenciar os setores públicos em prol da melhoria da navegação através da barra do Rio Grande, considerada primordial para a sobrevivência do comércio da cidade e do próprio Rio Grande do Sul. Isso desembocou numa pressão constante por parte a Associação Comercial até o melhoramento definitivo no começo do século XX.

### **1.5. A contribuição dos imigrantes europeus na cidade do Rio Grande**

É indispensável apreciar o trabalho estrangeiro na cidade do Rio Grande afim de melhor esclarecer as mudanças nas atividades econômicas realizadas em âmbito citadino. Alemães, italianos, ingleses, portugueses, espanhóis, poloneses e israelitas, compõem as colônias mais expressivas que vão se formando ao longo do século XIX, nos mais diversos ramos de atividades.

Entre o ano da independência brasileira e os anos 1930, verificou-se a ascensão e a redução da procura do Rio Grande por parte de estrangeiros. As duas guerras mundiais, as profundas alterações na economia brasileira, as modificações de normas comerciais, mudanças no sistema viário, altas taxas portuárias, adoção de normas nem sempre condizentes com os interesses riograndinos por parte do poder de decisão, foram fatores que, segundo Copstein (1975, p. 23) “influíram



pesadamente na cidade e por consequência sobre as colônias estrangeiras”.

Tomaremos como exemplo o caso dos alemães, que compuseram uma das mais importantes colônias estrangeiras na cidade e que, segundo Copstein (1975, p. 23) “distinguiu-se das demais, tanto pela pujança econômica que atingiu como pela variação de atividades e expressão numérica de seus membros. “sem dispor de fonte determinadora para a chegada dos primeiros alemães que lá se fixaram, pode-se registrar, no terreno comercial, que Rio Grande, pouco depois da independência (1829), localizou uma das maiores firmas de exportação e importação que já se estabeleceram no território gaúcho: Fraeb e Cia” (COPSTEIN, 1975, p. 23). A tabela seguinte mostra a variedade e a importância da colônia no Rio Grande da época.

**Tabela 1: Atividades de alemães residentes em Rio Grande – 1874.**

<i>ATIVIDADE</i>	<b>NÚMERO DE ESTABELECEMENTOS</b>
Açougueiro	1
Alfaiate	2
Carpinteiro	4
Chapeleiro	1
Cesteiro	1
Comerciante	18
Importação/exportação	
Corretor	3
Curtidor	1
Escultor	1
Engenheiro	1
Estalajadeiro	5
Fabricante de cerveja	3
Fabricante de cigarros	1
Farmacêutico	1
Ferreiro e serralheiro	1
Fornecedor de navios	1
Funileiro	1
Médico	1
Padeiro	1
Parteira	1
Pedreiro	1
Pintor	3

Relojoeiro	1
Sapateiro	5
Seleiro e correiro	2
Tapeceiro	1
Vidraceiro	1
<b>TOTAL</b>	<b>63</b>

Fonte: (COPSTEIN, 1975, p. 24).

Dentro da variedade de atividades que compõe a tabela 1 é notável a importância do comércio de importação e exportação. Segundo Copstein (1975), “produtos da atividade pastoril constituíam o grosso das exportações. As importações eram bastante variadas, destacavam-se principalmente secos e molhados, fazendas, ferragens, cimento, sal, etc.(...) A especialização destas casas as localizavam na área central da cidade que se avizinhava ao ancoradouro. Entre as firmas que prolongaram sua existência pelo século XX se distinguirá a Fraeb Cia., Thompson Cia. E a C. Albrecht Cia.<sup>5</sup>”.

Se tomarmos o exemplo da contribuição inglesa no Rio Grande do Sul, pode-se perceber que esta foi eminentemente urbana, concentrando suas atividades no comércio e nos serviços, sendo Rio Grande a cidade que mais os abrigou.

Qualitativamente, em 1870, segundo os documentos, a importação se mostrou mais diversificada do que em 1851. Continuaram a aparecer diversos tipos de tecidos, chapéus e lenços, mas a eles se juntaram, bebidas espirituosas engarrafadas e em bordalezas, embutidos, conservas de legumes, de frutas, de peixe, doces enlatados, manteiga, camisas, cobertores, luvas de couro, tapetes, artigos de montaria, cutelaria, ferramentas, arames, pregos, folha de flandres, fogareiros de ferro, bandeja de ferro, alvaiade de chumbo, vidros vazios, substâncias farmacêuticas diversas, etc. todas as

<sup>5</sup> A primeira firma citada “Fraeb Cia., apesar de diversas modificações em sua razão social, durante cerca de 100 anos dedicou-se à exportação de produtos da terra, à importação variada, além de atender no ramo de seguros e representar bancos alemães. Foi, em certa época, a maior casa atacadista do Rio Grande do Sul, manteve filiais em Porto Alegre e Santa Maria. Thompsen e Cia. Com negócios semelhantes mas com papel relevante na distribuição de sal às charqueadas, apresentou originalidade no quadro comercial rio-grandino.” (COPSTEIN, 1975, p 25).

firmas arroladas receberam mercadorias da Inglaterra. Duas delas, segundo as guias, negociaram com Montevidéu e Havre. (COPSTEIN, 1975, p. 31)

A firma J. Proudfoot Cia., fundada em 1842, também se dedicou ao transporte lacustre, ligando a cidade do Rio Grande a Porto Alegre. Copstein (1975) cita três firmas atacadistas com agências de vapores e de seguros: H. R. Mark, Ashlyn Cia. e Wilson Sons, e três agências de navegação: Amaral Shuterland, Cranston Woodhead e T. J. Stevenson. Destas, é válido ressaltar que a Wilson Sons e a Cranston Woodhead mantêm atividades comerciais na cidade até atualidade.

Foi um período importante no setor financeiro, uma vez que a cidade sediava agências do London & River Plate Bank Ltd., The British Bank of South America Ltd. e London and Brazilian Bank. Os sócios desses bancos participaram no capital de empresas industriais têxteis de origem alemã fundadas em Rio Grande nos anos seguintes. Essas agências bancárias mantiveram-se na cidade até 1928, mas o London and Brazilian ainda permaneceu até 1935.

Copstein (1975, p. 32) relata que “Nos transportes a contribuição britânica se fez sentir, seja na Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Cia., seja fornecendo homens experimentados em redes marítimas que se tornaram comandantes e maquinistas de navios nacionais. Vários sediaram suas famílias em Rio Grande”. Ainda no ramo das comunicações a Western Telegraph Ltd., instalou na cidade o que se conhecia como “cabo submarino”, que durante aproximadamente 100 anos ligou a cidade ao mundo. No esporte, os ingleses fundaram o Sport Club Rio Grande, referenciado como o primeiro time de futebol fundado no Brasil.

Os imigrantes portugueses também foram muito representativos na cidade, não somente no que se refere à quantidade de investimentos, mas sua influência cultural, arquitetônica, comercial e até mesmo no setor industrial.

A mais numerosa e importante das colônias estrangeiras e a que maior influência exerceu sobre a cidade do Rio Grande foi, fora de qualquer dúvida, à portuguesa, em todos os campos de atividade o trabalho português se fez sentir tanto no tempo como no espaço. No setor primário, além da agricultura já citada, a pesca teve nele um

dos seus esteios. No comércio foi particularmente o setor de secos e molhados que constituiu a área de preferência lusitana. Os estabelecimentos varejistas, até o advento dos supermercados, além de numerosos eram facilmente reconhecidos pelos nomes com que se os batizavam. Lembravam a terra ou ostentavam denominações pitorescas tão ao gosto luso. De forma semelhante, se pode falar dos seus restaurantes, cafés populares e padarias. Sua presença foi uma constante no mercado público, seja nas bancas de verduras ou nos “quartos”. (COPSTEIN, 1975, p. 36).

O empresário português Albino da Cunha Amaral, é um caso onde se verifica a transferência do capital comercial para a atividade industrial no Rio Grande, que fundou juntamente com o sócio (brasileiro) Francisco Domingos de Freitas, a empresa Cunha, Freitas & Cia. Importadora e Exportadora, em 1876, revendendo produtos para todo o território do Rio Grande do Sul e até para outras localidades do país especialidades como vinhos franceses e sardinhas portuguesas. Também possuiu representação no transporte lagunar. Em seguida fundaria uma empresa industrial moageira e no ramo de conservas, como veremos posteriormente.

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

Os portugueses também tiveram participação em outros setores, como os principais hospitais da cidade, Copstein (1975) destaca que “A fundação dessas sociedades hospitalares foi fruto do empenho de imigrantes portugueses, e seus prédios hoje compõem o patrimônio histórico da cidade do Rio Grande”. A Beneficência Portuguesa fechou suas portas em 2001, todavia, a Santa Casa continua desempenhando

suas atividades através da estrutura criada junto ao centro histórico no século XIX e ampliada durante o século XX<sup>6</sup>.

Além dos portugueses, alemães e ingleses, imigrantes de outras nacionalidades também contribuíram para a formação da cidade cosmopolita, sobretudo, italianos, que atuaram, não só na atividade comercial, como também na indústria, como por exemplo, o Sr. Luiz Lorea, que chegou à cidade em 1887, trabalhando inicialmente em um panifício. Anos após ele se associa a uma empresa de importação e exportação, também de capital italiano, a Marsiglia & Cia, da qual foi sócio até 1914, quando fundou sua própria firma no mesmo setor, a Luiz Lorea S. A. Comércio e Indústria. Meio século após a primeira empresa comercial, juntamente com outros sócios, detinha um conglomerado de nove empresas de comércio e indústria, a maioria instalada no Rio Grande, sendo elas: “Lorea & Povorleri (Pelotas); Anella & Lorea; Lorea & Aíta Cia.; Lorea, Moreira Cia. Ltda.; Sociedade Industrial Ltda.; Fábrica de adubos Helida; Fábrica de Óleos Vegetais Luiz Lorea Ltda.; Plano Inclinado Rio Grandense, e Frigorífico Anselmi S. A.” Quase todas estas fecharam na década de 1950 (COPSTEIN, 1975, p. 29).

A colônia espanhola foi, por exemplo, uma das mais expressivas em termos numéricos e o comércio varejista foi o principal ramo de atividades. A leva de imigrantes franceses para o Rio Grande foi eminentemente urbana. Comumente suas atividades estavam ligadas ao porto, principalmente no começo do século XX, quando a Cie. Française ganhou a concorrência para a construção do porto novo e se instalou, quando vieram engenheiros e mestres-de-obras, responsáveis pelo imenso aterro realizado na parte leste do centro histórico, incorporando uma vasta área que outrora foi composta por banhados.

Os imigrantes judeus, comumente nacionalizados russos, também se estabeleceram na cidade, conforme Copstein (1975, p.34), “desenvolvendo atividades comerciais ligadas ao ramo de jóias e alfaiataria, conforme os registros municipais de 1870, que se referem às casas comerciais de Sofia Meyer, Jacques Meyer, Lambert Levi, Vitor Michel e Vitor Rabin” – destes, os quatro primeiros eram proprietários de joalherias.

Ao desenrolar do século XIX, foi evidente as atividades desenvolvidas pelos diversos imigrantes, nesta importante fase histórica,

---

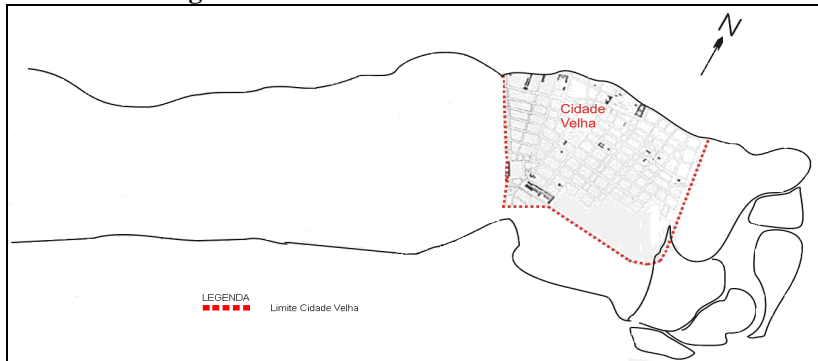
<sup>6</sup> Sobre a contribuição lusa no Rio Grande ver PIRAGINE, M. L. Histórias de vidas luso-riograndinas. Rio Grande, 1997.

econômica e social da cidade do Rio Grande, contrastando drasticamente com a situação apresentada até a virada do século XIX.

“A área urbana, por exemplo, que na década de 1820 representava 26 hectares, passou, na década de 1860, para 175 hectares” (COPSTEIN, 1975, p. 66), numa forma de ocupação contínua e permeada por terrenos vazios, porém sem grandes áreas desocupadas. No que se refere à população, que em 1822, não ultrapassava quatro mil habitantes, na década de 1860, ultrapassava vinte mil habitantes. Quanto ao número de prédios existentes na cidade, de 346 prédios mensurados por Saint-Hilaire no começo da década de 1820, passam para 3.187 prédios no ano de 1888 (COSTA, 1922, p. 17).

A figura a seguir, ilustra a ampliação do centro histórico sob função comercial, resultando numa área que, atualmente, corresponde ao centro da cidade.

**Figura 2: Cidade do Rio Grande em 1869**



Fonte: SALVATORI, E; HABIAGA, L. A.; THORMENN, M. do C. **Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande**. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, volume 51 nº1, (p. 27 – 71), 1989. Adaptado pelo autor.

Na figura 2 podemos observar a expansão do núcleo urbano entre 1829 até 1869. “Em 1829, foi elaborada a primeira planta que mostra o sítio urbano com maiores detalhes” (SALVATORI, 1989, p. 30). Nela é possível saber que o crescimento da cidade ao sul era prejudicado pelas dunas, e ao leste, pelos baixios alagadiços. Percebe-se ainda que, o há “Áreas de Ocupação Projetada”, que segundo a referida autora pode ser “o primeiro plano de diretrizes urbanas, com suas ruas e quadras, e as edificações existentes que ocupavam cerca de 50% do limite total projetado. Porém,

A prosperidade trazida pela intensificação do comércio foi responsável pela modificação da fisionomia da cidade, que já contava com construções sólidas e de bom aspecto, algumas preservadas até hoje, o que lhe imprime uma característica bem peculiar. Esta riqueza vai financiar e atrair a instalação de algumas indústrias importantes ainda no século XIX. (SALVATORI, 1989, p.30).

Sobre o crescimento da cidade na direção das dunas sugerem que, “num primeiro momento, as dunas foram usadas para recuar a linha da margem ao norte nas obras de melhoramento do porto primitivo e, também, para aterrar as zonas de baixios<sup>7</sup>, como limite ocidental tem-se a linha de trincheiras, atual Av. Major Carlos Pinto (SALVATORI, 1989, p. 30).

A acumulação comercial continuou a se localizar nas ruas próximas ao Porto Velho, consolidando essa zona da cidade como a de maior expressão comercial, que conforme Copstein (1982) configurava-se por,

Grandes sobrados revestidos de azulejos muitas vezes com mais de dois pisos, além do térreo, beiral de telha, clarabóia iluminando o acesso aos andares superiores, janelas de guilhotina, com caixilho habilmente recortado e em parte preenchido com vidros coloridos eram comuns nas faces das ruas da Praia e Boa Vista. Os mirantes mais raros davam originalidade e funcionalidade aos prédios destinados, no térreo, aos armazéns das grandes casas importadoras e exportadoras. Nos outros andares abrigavam-se os familiares dos negociantes e os seus caixeiros. (COPSTEIN, 1982, p. 66).

Observa-se que, embora a cidade tivesse sofrido um processo de expansão durante o século XIX, foi um crescimento horizontal modesto,

---

<sup>7</sup> Estatutos da Cia. Carris Urbanos do Rio Grande, p. 18 – Assembléia Geral de 23/03/1886 – demonstrava o potencial do Balneário Villa Siqueira como fornecedor de areias para aterro “quando, como breve acontecerá, o manancial ao lado dos cemitérios estiver esgotado”. (SALVATORI, 1989, p. 30)

se comparado com a expansão decorrente com o surgimento da atividade industrial. O surgimento da indústria na cidade atraiu e fixou uma mão-de-obra, que ocasionou uma expansão urbana bem mais expressiva do que a registrada no período comercial.

O período comercial pode ser caracterizado por formar uma elite econômica e social, que se consolidaria com o surgimento das indústrias, ocorrendo uma remodelação arquitetônica dentro dos limites urbanos e uma renovação dos prédios por parte das classes mais abastadas. Contudo, a cidade apresentava-se limitada por elementos geográficos naturais que tinham que ser transpostos a fim de se ampliar a área urbana. Dunas móveis e áreas inundáveis constituíam sérias dificuldades para a expansão da zona urbana. Ao mesmo tempo, a área mais propícia para a expansão da cidade, a oeste, ainda estava limitada pela barreira artificial das trincheiras, que objetivava dar maior proteção contra as invasões por terra. O marco que representaria a dilatação da zona urbana no sentido dos limites naturais e artificiais foi à instalação das indústrias, até porque não era viável este tipo de empreendimento na zona circunscrita pelo centro histórico.

Até a década de 1870, Rio Grande contava apenas com estabelecimentos artesanais e sua importância era principalmente comercial, coube a iniciativa de origem alemã alterar a base da economia da cidade através da criação de indústrias, que segundo Copstein (1975), podem ser classificadas como modernas, como, por exemplo, as fábricas: Rheingantz, fundada em 1874, produzindo tecidos em lã; Leal Santos, fundada em 1889, produzindo alimentos; Poock & Cia, fundada em 1891, produzindo charutos; Ítalo-brasileira, fundada em 1894, produzindo tecidos, entre outras, que serão apresentadas no decorrer do trabalho.



## CAPÍTULO II

### 2. Gênese da atividade industrial da cidade do Rio Grande no contexto econômico do Rio Grande do Sul

#### 2.1. Teorias sobre a industrialização brasileira e as transformações econômicas e sociais no Estado do Rio Grande do Sul na passagem para a República Velha

A industrialização brasileira passa a ser tema de debate da nossa intelectualidade desde as décadas de 20 e 30. Segundo Mamigonian (2000, p. 7) “Brandão publicou *Agrarismo e Industrialismo* em 1926 e R. Simonsem divulgou em 1939 a primeira história da industrialização brasileira. Nos dois casos trataram-se de intelectuais engajados, o primeiro, dirigente comunista e o segundo, líder industrial, ambos defensores da industrialização, numa época em que se considerava o Brasil como “país essencialmente agrícola” e cuja industrialização sofria grandes resistências dos setores ligados à divisão internacional do trabalho, interna e externamente”. Percebe-se que, precocemente as esquerdas brasileiras tornaram-se, junto com a burguesia industrial, defensoras do processo de industrialização.

Nas esquerdas brasileiras três teorias referentes à economia brasileira em geral e particularmente à industrialização tiveram papel hegemônico na luta intelectual, sucessivamente: 1) a teoria da CEPAL, que popularizou o termo “industrialização por substituição de importação”, domina o ambiente cultural de 1955 a 1964; 2) a teoria da dependência, que teve grande aceitação no período seguinte ao golpe militar, enfatizando a subordinação da industrialização aos interesses do centro do sistema capitalista; 3) a teoria dos ciclos econômicos, com grande aceitação recente, que reconhece o enorme dinamismo do processo de acumulação capitalista brasileiro.

As idéias de Ignácio Rangel, a partir da década de 50, constituem a primeira visão crítica ao modelo Cepalino e por este motivo tinham que ser ocultadas pela maciça propaganda das idéias da aliança CEPAL-PCB, dominantes na época. “Rangel, destoava ao duvidar que o imperialismo fosse intrínseca e universalmente hostil ao desenvolvimento das forças produtivas nos países dependentes e que o capitalismo nacional fosse necessariamente favorável e apresentava uma teoria do capitalismo contemporâneo e suas especificidades no Brasil,

inclusive as articulações de modos de produção a nível nacional e internacional” (MAMIGONIAN, 2000, p.17).

Rangel parte da constatação que o sistema capitalista vive fases de expansão e de depressão, ou melhor, cresce em ciclos. “A Revolução industrial dos fins do século XVIII inaugurou os ritmos industriais de várias durações, principalmente os ciclos decenais (Juglarianos) e os ciclos longos, de cinqüenta anos (Kondratieff), cada ciclo com fase expansiva (“a”) e fase depressiva (“b”)” (MAMIGONIAN, 1999, p. 152). Nas fases de expansão dos ciclos longos o centro do sistema tem necessidade de mais matérias-primas, alimentos e mercados consumidores na periferia, tendo interesse de aprofundar a divisão internacional do trabalho, incorporando novos territórios e realizando mais investimentos, tanto no centro quanto na periferia. Nos momentos de depressão, os recursos que estavam voltados em parte para o atendimento do comércio internacional, sob formas de terras, trabalhadores e capitais, entravam em ociosidade parcial, forçando a procura de utilizações rentáveis, elevando a economia em alguns países periféricos a se concentrarem na produção de artigos tradicionalmente importados. Desta forma

Na fase depressiva do primeiro Kondratieff (1815-48), diante da contração do comércio internacional, os fazendeiros passavam a usar parte de suas terras e escravos na produção de subsistência, como no caso dos tecidos grosseiros para o uso interno dos latifúndios, assim como na fase depressiva seguinte (1873-96), a substituição de importações adquiriu o caráter de pequena produção de mercadorias nas oficinas de reparos trabalhadas por “negros de ganho”, que se multiplicaram nas cidades brasileiras e de algumas grandes fábricas de tecidos. Esta industrialização nascente desde 1880 continuou a crescer nas fases de expansão do comércio internacional (1896-1921), pois o Brasil reagiu positivamente aos estímulos do centro e também já contava desde os fins do século XIX com tarifas destinadas a atender às necessidades fiscais do Estado brasileiro, que funcionavam como barreiras protecionistas. (MAMIGONIAN, 2000, p. 18).

Ignácio Rangel foi o primeiro a relacionar a estrutura e a evolução da formação social brasileira aos modos de produção do centro do sistema, desta forma:

O escravismo como criação do capital comercial europeu, nas condições específicas das forças existentes em certas áreas da periferia, estava maduro para assumir o poder no Brasil durante o período depressivo do 1º Kondratieff (1822), em sociedade com o capital comercial brasileiro, que se havia formado nas principais praças portuárias (Rio, Recife, Salvador, etc.), ao longo do período colonial, como dissidência do capital comercial português. Esta aliança de classes dominantes havia rompido com o capital comercial da metrópole portuguesa e passava a se relacionar com o capital industrial inglês, ao redor do qual passou a girar de 1808 a 1930. (MAMIGONIAN, 200, p. 28).

Todavia, deve-se salientar que, durante o período depressivo do 2º Kondratieff (1876-96), ocorreu outro ajuste de classes dominantes e do pacto de poder interno: os senhores de escravos cederam à hegemonia e se transformaram em senhores de terras, como dirigentes subalternos. No período depressivo do 3º Kondratieff (1930), os senhores de terras assumiram a hegemonia, aliados aos capitais industriais dissidentes do capital comercial interno e substituíram a dependência ao capital industrial inglês pela subordinação ao capital comercial norte-americano, mais dinâmico (MAMIGONIAN, 2000, p. 28). Assim, desde a abolição (1888), que desembocou na república (1889), o latifúndio feudal teve acesso ao pacto de poder da sociedade brasileira, porém, inicialmente como sócio menor, pois este era uma dissidência do latifúndio escravista.

Todavia, ao tratarmos do processo de industrialização do Rio Grande do Sul no contexto nacional, cabe uma ressalva, pois Rangel lembra que “nalgumas regiões do Brasil, o latifúndio já era governo desde alguns decênios, quando a Lei Áurea e a Proclamação da República – como foi, destacadamente, o caso do Rio Grande do Sul, onde o acesso do latifúndio feudal ao pacto de poder, talvez deva ser datado da Guerra dos Farrapos” (RANGEL, 2005, p. 675). Isto se deve ao fato do latifúndio gaúcho ser precocemente feudal, dispondo de um mecanismo próprio de comercialização do seu principal produto (o

gado), através da produção e comercialização do charque, atividade realizada no eixo Pelotas-Rio Grande, conforme revisado anteriormente. “Enquanto o latifúndio paulista ordenara seus interesses em torno da produção de exportações, o latifúndio gaúcho era basicamente em substituidor de importações” (RANGEL, 2005, p. 675).

No período referente à fase “b” do 2º Kondratieff (1876-96), enquanto o latifúndio paulista recém tornara-se feudal (visto pelo seu lado interno), o Rio Grande do Sul era palco da chamada “Revolução Federalista (1893)”, guerra das mais sangrentas entre classes dominantes gaúchas, colocou frente a frente chimangos e maragatos, senhores feudais pecuaristas do Planalto versus senhores feudais da Campanha, amarrados ao seu lado decadente (charqueadas escravistas),

Não é de se estranhar que a divergência econômica entre litigiosos fosse relativa à economia. Os maragatos, em nome da ligação com o capital comercial exportador/importador, defendiam a permanência da pecuária como especialização. Abastecer de carne o mercado nacional era, para esta classe, o objetivo principal, a garantia de sua hegemonia. Os chimangos, pelo contrário, representantes dos interesses da periferia gaúcha, isolada no Planalto, pretendiam uma diversificação econômica, que passava pela concretização da já iniciada colonização das suas terras de mata. (VIEIRA, 1992, p. 120)

Neste sentido, assim como a Lei de Terras, que passa a vigorar desde 1850, proporciona que o latifúndio paulista feudal emergisse como dissidência do latifúndio escravista e compusesse a dualidade de classes da formação social brasileira como sócio menor, no Rio Grande do Sul, esta lei acirrava no Planalto gaúcho a apropriação, pelos estancieiros-militares, das áreas devolutas, que até então estavam sob o uso público dos “camponeses caboclos”, que realizavam a coleta da erva-mate disseminada pela mata e, nas entre safras, praticavam uma agricultura rudimentar. “A decadência das Missões, com a fuga dos reduzidos, somada às lutas fronteiriças e ao caminho das tropas, são elementos esclarecedores da origem deste campesinato, que sobrevivia em terras do Estado<sup>8</sup>” (VIEIRA, 1992, p. 120).

---

<sup>8</sup> A privatização destas terras, primeiro com vistas à comercialização da erva-mate, é o primeiro momento de expropriação vivenciado por estes rudes pequenos produtores, o

A Proclamação da República iria encontrar no Rio Grande do Sul a dominação ampla e histórica do Partido Liberal, com apoio das principais forças econômicas da Província; os fazendeiros e charqueadores

Quando foi proclamada a República, em 15 de novembro de 1889, achava-se no poder o Partido Liberal, de que era chefe incontestado o Conselheiro Silveira Martins, senador do Império e tribuno de grande fama, que desfrutava invulgar prestígio. Nas últimas eleições realizadas na Província, em dezembro do ano anterior, esse partido elegera 23 deputados, enquanto o Partido Conservador apenas 12 e o Republicano nenhum. Também o último Gabinete da Monarquia, chefiado pelo Visconde de Ouro, fora constituído exclusivamente por liberais. Foi, pois, o Partido Liberal que recebeu frontalmente o golpe vibrado pela revolução republicana. (FERREIRA FILHO, 1974, p. 147)

Este momento serve para demarcar o início dos conflitos políticos dentro do Rio Grande do Sul. Pode-se dizer que todo período que segue à Proclamação é instável. Entre 1890 e 1893 houve 15 mudanças de chefes de governo. E o Partido Republicano, embora inexpressivo pouco tempo antes, foi capaz de conquistar o governo estadual e estar à frente dele durante toda a República Velha. Entretanto, pelo menos duas vezes, em 1893 e 1923, a oposição pegou em armas para combatê-lo, e todo o período de governo do PRR foi de instabilidade, embora nem sempre descoberta,

Na região serrana, numerosos latifundiários se identificaram com o castilhismo, sendo de notar que o próprio Castilhos e Pinheiro Machado eram vinculados ao ruralismo

---

segundo, e o definitivo, é aquele que trará embutido o projeto da constituição, nesta área de mata, do que se concretizará como a chamada região das colônias novas. Esta, formada por núcleos coloniais povoados, em grande medida, pelo excedente populacional produzido pelas áreas de pequena produção mercantil das Colônias Velhas (a alemã, de 1824, que ocupava os vales dos rios dos Sinos e Caf; a italiana de 1875, que povoava a Encosta da Serra) e por novos imigrantes, proporcionaria aos senhores feudais e comerciantes, daquela formação social regional, uma significativa fonte de renda, a da comercialização de terras, assim como de matas (VIEIRA, 1992, p. 121).

daquela área. Porém, a serra constituía, durante o Império, uma zona marginal da economia rio-grandense, assaz débil e esquecida, a tal ponto de alimentar projetos separatistas em relação ao Rio Grande do Sul. Os fazendeiros serranos, misto de criadores, negociantes de mulas e exploradores de erva-mate, não representavam a classe dominante na província. (FRANCO, 1962, p. 195-6)

Com a Revolução Federalista de 1893, modifica-se a estrutura política da formação gaúcha e apresenta-se como o marco da 2ª dualidade de classes desta formação sócio-espacial. “A diversificação da economia, com o fortalecimento do mercado interno, foi de interesse da burguesia comercial, solidificada também em função das imigrações anteriores à República, assim como dos senhores feudais/comerciantes do Planalto. Esta dualidade proporcionará a unificação econômica do Rio Grande do Sul, que será decisiva no papel distinto que a oligarquia gaúcha desempenhará na Revolução de 30” (VIEIRA, 1992, p. 121).

Pode-se dizer que, neste contexto, a Campanha gaúcha, apesar de seus traços dominantes, enfrenta, durante República Velha, perda relativa, em termos econômicos, para o norte do Rio Grande do Sul. “Hegemônica, mas decadente é a situação econômica da Campanha durante o domínio do PRR” (FONSECA, 1983, p. 26).

A mudança na dualidade gaúcha implica numa significativa alteração da forma de exercício de poder pela sua classe latifundiária internamente dominante. “A distinção entre “caudilhos” e “coronéis” aqui é fundamental, pois os primeiros representam em controle de poder de forma local e direta, enquanto os outros serão os representantes de um Estado que a partir de 1893, se encontra precocemente centralizado (absolutismo na República Velha Gaúcha)” (VIEIRA, 1992, p. 121-2).

Em linhas gerais, a Primeira República (1890-1930) pode ser considerada como um longo período de quatro décadas no decorrer das quais o Rio Grande do Sul passou por importantes transformações políticas econômicas e sociais. A importância de seu estudo prende-se a este fato já que a origem de muitas questões postas no presente pode ser lá buscada.

## 2.2. Contexto econômico do Rio Grande do Sul durante a República Velha

O Período compreendido como República Velha representa um marco, que não é, e talvez nem pudesse ser, específico para o Rio Grande do Sul, já que este se insere no todo que é a economia brasileira. Isto não invalida, evidentemente, que se procure investigar cientificamente motivações ou determinantes internos que, presentes no Rio Grande do Sul, vão dar caráter e forma particulares com que este se integra à formação social brasileira.

Pode-se dizer, inclusive, que analisar o “interno” é fundamental, pois sem ele é impossível de se dar conta das formas diferentes com que as diferentes regiões se integraram, dando sentido a uma transformação que marca a economia brasileira em sua totalidade. “Negar-se este lado “interno” da questão seria admitir que todas as mudanças (e que todas as “variáveis” estaduais) seriam decorrência imediata das transformações do eixo hegemônico (a economia cafeeira) – o que, em poucas palavras, seria simplismo e ingenuidade” (FONSECA, 1984, p. 2).

A economia charqueadora, além de representar a principal fonte de renda e ter grande influência nos quadros políticos do Império, desde a metade do século XIX começou a enfrentar sucessivas crises. Uma interpretação da crise da economia charqueadora foi proposta por Fernando Henrique Cardoso, que associou às desvantagens do trabalho escravo frente ao assalariado, já presente nos países do Prata, segundo (CARDOSO 1962, *apud*, FONSECA, 1984, p. 4),

Este trouxe consigo nova racionalidade, a capitalista, mostrando-se mais aberto ao mercado à especialização e à divisão do trabalho, assim como a introdução de novas técnicas. Com a transformação da mão de obra em “trabalhadores livres”, de custo fixo a variável, houve melhora na produtividade (...). Além disso, devem ser apontados outros fatores que davam vantagens ao charque platino, barateando seu custo de produção, como a existência de melhores portos e estradas, caracterizando uma melhor infraestrutura, e ainda ter a seu lado a política econômica governamental, já que se tratava de atividade econômica com estreitos vínculos ao poder central em seus países.

Contudo, deve-se ressaltar que há um prolongamento da crise durante todo período da República Velha, quando, já predominava o trabalho assalariado nas charqueadas, todavia, a ausência de infraestrutura e de política econômica, continuava ao mesmo tempo em que, a descapitalização do setor, que vinha de longa crise desde o Império, impediu qualquer renovação que, com êxito, conseguisse baixar os custos de produção.

Pesavento (1980) destaca alguns aspectos referentes à dificuldade de uma maior capitalização na formação dos pecuaristas-charqueadores como:

Retardamento da generalização de relações assalariadas, ausência de uma classe de empreendedores capitalistas, permanência de uma visão senhorial de mundo, não aplicação de recursos em tecnologia mais avançada que incrementasse a produtividade, condição periférica determinando retenção de excedente econômico pelo centro, baixo valor de troca do artigo produzido, mercado competitivo. (PESAVENTO, 1980, p. 23-24)

O charque, na condição subsidiária da economia e sua subordinação aos núcleos centrais de decisão do país, não permitia aos estancieiros ter acesso aos mecanismos de orientação da política econômica nacional. Cabe ressaltar, que a principal fonte de riqueza do Rio Grande do Sul, apesar de ser ainda a mais importante durante a República Velha, encontrava-se em franca decadência, sofrendo as conseqüências de crises sucessivas e tendo baixa capitalização. “Isto já contrasta com São Paulo: enquanto as raízes da industrialização paulista são encontradas no café, o mesmo não se pode dizer com a relação a do Rio Grande do Sul com a pecuária (FONSECA, 1984, p.5).

O autor faz referência à falta de acumulação de capital que, ampliado, seja reinvestido nas atividades urbanas,

O setor, inclusive encontra problemas para reinvestir dentro dele, e foram poucos os fazendeiros que pensaram numa diversificação. A própria relação deles na produção é mais em termos senhoriais, aproximando-se do rentista: a terra lhe deve uma obrigação, procurando menos obter lucro que manter certa renda. Daí, também,



constata-se pelo Censo de 1920 a alta porcentagem de propriedades rurais da Campanha não exploradas diretamente pelo proprietário, chegando a representar cerca de um quinto das propriedades em municípios como Uruguaiana, São Borja, Rio Grande, Quaraí e Santana do Livramento. (FONSECA, 1984. p. 5)

Dentro da percepção da época, é interessante notar que, enquanto os fazendeiros, de uma maneira geral, culpavam a política econômica do Governo Estadual, que se negava a dar crédito e fazia recair sobre os pecuaristas o que eles consideravam uma alta carga tributária, o governo apontou, ao longo do período, para quatro alternativas: (a) melhoria dos transportes; (b) modernização; (c) a organização dos criadores em sindicatos e órgãos que se defendessem; e (d) a introdução dos frigoríficos (FONSECA, 1984, p. 6). Destes quatro pontos, entendia o governo que apenas no primeiro seu papel era essencial. Quanto aos dois seguintes, dizia depender mais da iniciativa privada que da sua.

Durante toda República Velha foi o positivismo a ideologia oficial do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR). Em relação aos pedidos de crédito, os governantes alegavam o preceito de dever ser neutro diante diversos grupos ou facções, não lhe cabendo beneficiar um deles em particular<sup>9</sup>.

A introdução dos frigoríficos trouxe uma nova opção para aproveitamento da principal matéria-prima local, a carne, foi dos poucos pontos em que houve plena concordância entre governo e oposição. A indústria do frio, em pleno desenvolvimento na época, já tinha expressão nos países platinos e era entendida como a saída por excelência para a pecuária, que tinha no salgamento da carne a forma de fazer com que o produto pudesse ser transportado por grandes distâncias.

Desde o início do século XX o governo procurou atrair empresas estrangeiras, embora as negociações fossem infrutíferas, dadas

---

<sup>9</sup> Este é um dos fatos que vem corroborar a tese de que, embora dentro do PRR houvesse pecuaristas e charqueadores (inclusive devido a cooptação e por o governo frequentemente alimentar a disputa entre chefes locais), ele não era, em geral, um partido que os defendia dentro do ponto de vista dos produtores, realizando medidas reclamadas por eles. Ao contrário, como bem demonstram os Anais da Assembléia de Representantes no decorrer da Primeira República, as medidas de defesa da pecuária eram, em quase todas as vezes, de iniciativa dos oposicionistas – que, de resto, conscientemente admitiam laços com a economia pecuário-charqueadora, (FONSECA, 1984. P. 3).

as garantias que elas exigiam para a instalação. Somente em 1917, animados pela elevação dos preços dos alimentos com a Guerra, estabeleceram-se os primeiros frigoríficos no Estado, todos norte-americanos: Armour e Wilson, em Santana do Livramento e Swift em Rio Grande. Ainda em 1917 inaugurou-se o Frigorífico Rio-Grandense, em pelotas, com capitais locais – mas, sem condições de concorrência, foi vendido em 1921 à empresa inglesa Westey Brothers, passando a chamar-se Frigorífico Anglo<sup>10</sup>. A instalação do Frigorífico Swift será analisada à parte, mais adiante.

Já no começo dos anos 20, os fazendeiros locais criticavam as empresas estrangeiras que, aproveitando a situação privilegiada de monopólio, agiam conjuntamente com o objetivo de baratear o preço do gado no período de vendagem, ou seja, mesmo que a carne beneficiada atingisse bom preço no mercado, este não correspondia a um preço mais alto do quilo do gado em pé vendido pelo produtor.

Apesar do período em questão ser caracterizado pela decadência da macro-formação sócio-espacial da campanha, a economia rio-grandense pode, com êxito, enfrentar esta transição, pois ao mesmo tempo em que a crise desse setor se aprofunda, toma vulto à consolidação de uma economia agrícola.

O Censo de 1920 reflete esta reorientação da economia gaúcha, que deixa de ser exclusivamente pecuária. O Rio Grande do Sul aparece como primeiro produtor de batata-inglesa (42,9% da produção brasileira), de mel (52,9%) e de trigo (86,2%). É o segundo produtor de Fumo (19,7%) e mandioca (17,2%). O terceiro em arroz (13,6%), feijão (16,7%), mate (10%) e milho (23%).

Esta mudança no perfil da economia estadual, não foi fruto apenas de decisões tomadas pelos produtores, guiados pelas leis de mercado em cada conjuntura, mas também como consequência da política econômica estadual.

Entre os aspectos mais controvertidos da política econômica do governo rio-grandense estava a tributação: resguardado a União o direito de cobrar impostos de importação, aos estados era facultada ampla liberdade tributária, que simbolizava, de certa forma, a concepção de autonomia estadual para a época. Enquanto os demais estados o imposto de exportação passou a ser a fonte de receita, no Rio Grande do Sul o governo, inspirado na doutrina positivista, defendia a primazia dos impostos diretos sobre os indiretos, o que se consubstanciou na decisão

---

<sup>10</sup> Dados extraídos de Pesavento (1980) - Capítulo 2.

de extinguir gradualmente o imposto de exportação pelo imposto territorial.

Tal proposta, consagrada pela Constituição Estadual, contrariava aos interesses dos fazendeiros da Campanha, parcialmente alijados do poder político desde a Proclamação da República. Mesmo fazendo forte oposição ao governo, cuja ação vem à tona principalmente através de duas guerras civis, em 1893 e 1923, os opositores não conseguiram reverter a decisão governamental. (FONSECA, 1984, p.19)

Evidentemente que o imposto territorial iria recair, com mais intensidade, sobre os fazendeiros (opositores). Os campos da Campanha eram os mais valorizados do Rio Grande do Sul, não só pela qualidade da terra e das pastagens, como pela infra-estrutura (já que era a região de mais antigo povoamento). “Recaindo ainda, o imposto sobre o valor venal das propriedades rurais, conseguia o governo diminuir a evasão decorrente do contrabando (já que, ao contrário do gado, estas não poderiam ser transportadas pela fronteira...)” (FONSECA, 1984, p. 20).

O governo se propunha a apoiar os fazendeiros na área de infra-estrutura, sobretudo dos transportes. A questão infra-estrutural era ponto ideológico positivista na defesa da intervenção do Estado na economia, diferenciando o Rio Grande do Sul das elites dominantes em outros pontos do país, estas muito mais aproximadas do liberalismo econômico. “A política de intervenção do governo tomou nome, por ele dado, de “socialização dos serviços públicos”, e foi na área de infra-estrutura onde teve mais destaque” (FONSECA, 1984, p. 20-21). Assim, em 1912, o Estado tomou a si a responsabilidade do porto de Porto Alegre, e mais tarde Pelotas e Rio Grande.

Nota-se que, durante este período da Primeira República, ocorre a expansão do setor industrial. Pode-se dizer que a indústria no Estado, ganhou um impulso bastante expressivo, principalmente naqueles ramos de mais fácil industrialização, como têxtil (tecidos, capas, cobertores, chapéus), alimentos (banha, vinho, cerveja, farinhas), velas, etc.

Um dos problemas com que se defronta aquele que deseja estudar a industrialização do período é a precariedade dos dados. Entre os aspectos que ainda geram discussão, está a participação relativa da indústria gaúcha dentro do contexto nacional. Segundo dados “Censo”

Industrial de 1907, excluindo as salinas e as usinas açucareiras, constata-se que, tanto o Rio Grande do Sul, quanto São Paulo, figuravam com 10,5% da concentração industrial do país, porcentagem que, no Censo Industrial de 1920, seria elevada para 13, 3% e 31,1%, respectivamente<sup>11</sup>. Até aqui, estes dados só refletem o óbvio, que é a concentração industrial brasileira no estado de São Paulo.

Bandeira (1984) constata que, embora haja esta perda de participação relativa da indústria do Rio Grande do Sul, esta não pode ser superestimada, este argumenta que, via de regra, os autores que a enfatizam dão destaque especial aos dados obtidos em 1907 – mas por diversas razões, não são confiáveis. Em primeiro lugar por não se tratar de censo, mas de um “um levantamento efetuado, por via postal, por uma instituição particular, o Centro Industrial do Brasil, sem que houvesse – como nos censos posteriores, realizados com o respaldo governamental – a obrigatoriedade legal de responder aos questionários” (BANDEIRA, 1984, p. 138).

Assim sendo, fica clara a improbidade de, com base no levantamento de 1907, tirarmos determinadas conclusões a respeito da indústria brasileira em 1907, especialmente quanto à posição relativa dos estados segundo o valor da produção.

Com base no levantamento realizado por W. Dean, segundo os dados de 1907, constata-se que 26 delas estão no Rio de Janeiro, outras 25 no Rio Grande do Sul e apenas 14 em São Paulo<sup>12</sup>.

**Quadro 1: Firms manufatureiras do Rio Grande do Sul entre as 100 maiores do Brasil segundo o valor da produção (1907)**

Posição em relação as 100 maiores do Brasil	Firma	Setor	V. da produção (em 1\$000 Mil Réis)	Capital	Nº Trabalhadores	Cavalos Vapor
08	Emilio Calo & Cia	Carne seca	5.563	900	500	200
16	Araya Irigoyen	Carne seca	3.735	500	410	110
20	Antônio Nunes Ribeiro Magalhães	Carne seca	3.362	500	370	80
28	Otero Gomes &	Banha	2.780	1.200	100	20

<sup>11</sup> IBGE. Recenseamento Geral do Brazil 1920, v5. Parte 1, Indústria, pág. VIII.

<sup>12</sup> Isto não deixa de ser surpreendente, se não se soubesse da precariedade do “censo” e se ele mesmo não trouxesse outros elementos que ajudam a salientar, embora precariamente, alguns aspectos da indústria gaúcha.

	Cia.					
<b>31</b>	Pedro Osório & Cia.	Carne seca	2.438	500	350	100
<b>32</b>	Empresa Industrial Bageense	Carne seca	2.434	400	300	60
<b>33</b>	Albino Cunha	Moagem	2.420	616	160	200
<b>53</b>	S. A. (sic)	Carne seca	1.759	259	200	60
<b>54</b>	João Tamborim	Carne seca	1.759	100	150	30
<b>55</b>	Nicolau Alam	Carne seca	1.713	100	200	20
<b>56</b>	Cia. União Fabril	Tecidos	1.710	5.000	1.008	710
<b>60</b>	Uma Cia. (sic)	Carne seca	1.669	350	180	80
<b>61</b>	Jacob Renner & Cia.	Banha	1.650	500	55	20
<b>62</b>	Nunes & Irmão	Carne seca	1.650	120	70	30
<b>69</b>	Christiano Jacob Trost	Banha	1.400	380	41	10
<b>72</b>	Empresa Lacerda & Cia	Carne seca	1.288	250	60	60
<b>83</b>	José Andreazza	Vinho	1.200	150	84	25
<b>85</b>	Breitas & Filho	Carne seca	1.146	150	100	40
<b>87</b>	Manuel Patrício & Filho	Carne seca	1.110	120	85	46
<b>88</b>	Zeferino Lopes Moura	Carne seca	1.109	180	78	60
<b>91</b>	F. Rheingantz	Chapéus	1.100	300	164	60
<b>93</b>	J. J. Mendonça Azevedo	Carne seca	1.066	250	79	20
<b>94</b>	Augusto Nogueira	Carne seca	1.066	150	80	8
<b>97</b>	Cia. Fabril Paulistana	Tecidos	1.050	3.687	400	200
<b>98</b>	Santo Becchi & Cia.	Tecidos	1.050	800	700	400
<b>100</b>	Cia. Mecânica e Importadora	Fundições	300	5.000	353	200

Fonte: Centro Industrial do Brasil 1907, vol. 3. In: FAUSTO, B. (org.). O Brasil Republicano: Estrutura de Poder e economia (1889-1930), São Paulo, DIFEL, 1975, p. 260-2.

Das 26 indústrias gaúchas entre as 100 maiores em valor de produção, 16 delas são de carne seca, 3 de banha e 3 de tecidos, além de

uma fundição e 1 indústria de vinho, 1 de chapéus e 1 de moagem. Enquanto nas 100 maiores, 52 tem capital acima de 1.000:000 mil réis, apenas 4 gaúchas têm capital superior a este montante: 2 de tecidos, 1 de banha e a fundição. Enquanto na relação aparecem 18 empresas com mais de 1000 trabalhadores e 37 com mais de 500, apenas 3 empresas gaúchas têm 500 ou mais trabalhadores.

As indústrias gaúchas são ainda, destacadamente, as que registram menor quantidade de cavalos vapor. Considerando as deficiências do “censo” de 1907 e aqui se estar trabalhando apenas com as 100 maiores empresas, os dados apontam nesta direção. Entretanto, tais números não devem ser interpretados de forma a diminuir a importância do crescimento industrial do período. Conforme (FONSECA, 1984, p.14), “segundo o Relatório da Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul de 1919, em 1905 havia 314 fábricas no estado, número que se eleva para 2.187 em 1915 e a 12.950 em 1919. Quanto ao número de operários, havia 15.426 em 1908, 38.488 em 1916 e 65.000 em 1919”. Segundo Fonseca (1984):

Consultando-se os relatórios oficiais (Secretarias da Fazenda e do Interior e Exterior) da última década da Primeira República, observa-se que, quanto ao número de fábricas, as indústrias mais destacadas são as de bebidas, a de calçados e a de conservas. Quanto ao capital, a ordem é quase a mesma: primeiro destacadamente a de tecidos, seguida pela de bebidas, conservas, fumo e calçados. Quanto ao valor da produção e número de operários também são elas as mais significativas. (FONSECA, 1984, p. 15)

No ramo de alimentos as indústrias da banha e das farinhas (trigo e mandioca) ocupam lugar de destaque, Quanto à banha, nota-se a importância da criação suína nas pequenas propriedades dos imigrantes. Segundo Foi no ano de 1866 que o Rio Grande do Sul exportou banha pela primeira vez,

Nesta época, entretanto, a produção para consumo local já era significativa. A partir daí tanto a produção como as exportações ganharam constantes impulsos: somente nos 7 primeiros anos do regime republicano a produção, em

quantidades, quase quadruplicou. (FONSECA, 1984, p. 15).

O aumento da produção de banha pode ser visualizado na tabela a seguir:

**Quadro 2: Produção de banha no Rio grande do Sul (1888-96)**

Ano	Produção (em Toneladas)	Relativo
<b>1888</b>	2.087	100
<b>1889</b>	3.373	162
<b>1890</b>	2.756	132
<b>1891</b>	5.027	241
<b>1892</b>	6.971	334
<b>1893</b>	-----	----
<b>1894</b>	4.493	215
<b>1895</b>	7.534	361
<b>1896</b>	8.243	395

\* Entre 1888 e 1892, no item banha está incluído toucinho. Para 1893 não foram encontrados os dados. Fonte: Annaes da Assembléia (FONSECA, 1984).

Assim como a quantidade exportada, a participação no valor das exportações chega a 20% em 1927, tornando-se o primeiro produto estadual, já que o charque perfez, naquele ano, 17,7%, e couros 6,8%.

**Tabela 2: Participação de alguns produtos no valor das exportações do Rio Grande do Sul (1861-1927)**

	1861		1890		1923		1927	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
(1) Charque	5.940	37,7	5.223	30,0	59.854	19,2	73.980	17,7
(2) Couros	5.856	37,2	4.211	24,4	44.601	14,3	28.467	6,8
<b>(3) = (1) + (2)</b>	<b>11.796</b>	<b>74,9</b>	<b>9.444</b>	<b>54,7</b>	<b>104.446</b>	<b>33,5</b>	<b>102.447</b>	<b>24,5</b>
(4) Arroz	-	-	-	-	24.423	4,8	54.036	13,0
(6) Banha	-	-	1.993	11,5	41.274	13,3	81.980	19,7
(7) Feijão	627	4,0	1.583	9,2	4.504	1,4	13.899	3,3
(8) Fumo	-	-	348	2,0	13.058	4,2	13.415	3,2

(9) Vinho	-	-	-	-	7,751	2,5	12,121	2,9
<b>(10) = (4) +...+ (9)</b>	<b>848</b>	<b>5,4</b>	<b>5.041</b>	<b>29,2</b>	<b>99.456</b>	<b>31,9</b>	<b>183.021</b>	<b>43,9</b>
(11) Total (3) + (10)	12.644	80,3	14.485	83,9	203.922	65,4	285.468	68,4
(12) Total do RS	15.758	100,0	17.267	100,0	311.151	100,00	415.915	100,0

Fonte: (SINGER, 1977, p. 161): Annaes do Congresso Constituinte do Rio Grande do Sul. (1891, p.33); Rio Grande do Sul. Secretaria dos Negócios do Interior e Exterior. (1924, p. 373-9); Secretaria do Estado do Rio Grande do Sul. (1928, p.113-8).

Estes dados de exportação, não obstante significativos, não devem ser mencionados sem que se esteja sempre alerta para a produção destinada ao mercado estadual: até o final da Primeira Guerra Mundial o consumo gaúcho era superior às exportações. A primeira vez que isto se inverteu foi em 1919, a partir daí mantendo-se as quantidades exportadas superiores.

Percebe-se a emergência de novas classes e segmentos sociais como a burguesia industrial, operariado, colonos, “camadas médias urbanas”, comerciantes de exportação e importação, ao mesmo tempo em que se acelera a urbanização, tendo a concentração populacional se deslocado do “sul” para o “norte” do Rio Grande do Sul. Já apontando na direção da cidade em frente ao campo. Este conjunto de transformações, que apontam no sentido de um crescimento capitalista, teve um dos pilares de seu desenvolvimento na política econômica do Governo Estadual.

Apesar de boa parte dos autores que tratam sobre temas referentes à economia e, sobretudo, sobre o processo de industrialização do Rio Grande do Sul considerar a República Velha como um período, até certo ponto, sem descontinuidades, podemos dizer que, não só neste estado, mas a Região Sul do Brasil como um todo, seguiu de modo geral três etapas principais. “A etapa da instalação dos primeiros negócios, sita entre o último quartel do século XIX e a Primeira Guerra Mundial; a etapa que corresponde ao período do entre Guerras; e, por último, a etapa que se abre no pós Segunda Guerra Mundial” (SILVA, 2006, p. 25).

É sob esta perspectiva teórica que se pretende analisar a lógica da gênese da indústria da cidade do Rio Grande, já que esta está inserida na formação social da campanha, a qual assume um desenvolvimento específico dentro do Estado do Rio Grande do Sul, que, por sua vez,



interage intimamente com o processo de industrialização por substituição de importações, verificado na formação social brasileira.

### **2.3. Do último quartel do século XIX a I Guerra Mundial**

Em sua astuta análise do Processo industrialização no Sul do Brasil Silva (2006, p. 25-6) assinala que,

Correspondendo ao período da transição para o capital industrial, condicionado pelos fatores anteriormente indicados, esta fase se caracteriza pelo fato deste capital aparecer, ainda, “como um todo menos desenvolvido” (MARX, 1983), seja no interior do sistema colônia-venda ou mesmo no sistema agro-exportador do extremo sul. Ele depende desse sistema tanto no que se refere aos recursos financeiros para as primeiras inversões quanto para a realização das vendas, que se fazem inicialmente substituindo importações em fluxos de demanda já estabelecidos e consolidados pelas dinâmicas econômicas anteriores. Ao final desse estágio, uma série de mudanças irá preparar as condições para um papel mais significativo da indústria na economia dos estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul – o que só poderá ser observado entre as décadas de 1920 e 1940. (ROCHE, 1969, p. 515)

Sabe-se que o surgimento da burguesia industrial do Rio Grande do Sul, tem sua gênese marcada por atores sociais diversos: O *Self-made man*, o capital comercial, os burgueses imigrantes, etc., conforme foi revisado em capítulo anterior. No caso da cidade do Rio Grande, a presença dos burgueses imigrantes, é no mínimo expressiva, a qual se tem na figura de Carlos Guilherme Rheingantz, um marco no que se refere à gênese da atividade industrial na cidade.

### **2.4. Surgimento da Fábrica Rheingantz: o fio da meada na atividade industrial da cidade do Rio Grande**

O primeiro estabelecimento industrial do Estado do Rio Grande do Sul foi fundado por um alemão chamado J. Becker em 1856, destinado à produção peças para construção de navios, somando-se, logo

em seguida, a fabricação de rodas dentadas e diversas máquinas. O segundo foi o de J. C. Lang, na cidade de Pelotas, utilizando os subprodutos das charqueadas para fabricar sabão e velas. Tanto no catálogo da Exposição Provincial de 1866 – de 800 amostras – quanto na exposição de Paris, com 64 expositores, não há registros de outras produções industriais. Somente a fábrica Lang foi premiada em 1867.

Ainda em 1874, não havia em todo Rio Grande senão 34 empresas, chamadas, com ou sem razão, industriais, dirigidas por alemães, entre outras, 8 serrarias a vapor, 3 marcenarias a vapor, 3 fábricas de viaturas, 5 fundições, 4 fábricas de vinagre, 1 fábrica de azeite, 4 fábricas de charutos. (ROCHE, 1962, p. 504)

Em seu trabalho sobre a colonização alemã no Rio Grande do Sul, Roche faz referência, sobretudo, à importância dos colonos alemães e teuto-brasileiros na gênese industrial do estado, destacando sua pujança e pioneirismo em diversos setores da indústria. Na cidade do Rio Grande não foi diferente, ou seja, o primeiro estabelecimento de grande porte neste setor foi iniciativa de um descendente de alemão.

No mesmo ano, fundava-se em Rio Grande a primeira grande fábrica alemã, a fiação Rheingantz. Figura no lugar de honra do catálogo da Exposição Provincial de 1875, com duas qualidades de tecidos de lã, de 1,10m de largura, amarelo, verde, azul e vermelho. Como empregava exclusivamente a matéria-prima do País, pediu ao Governo Imperial um privilégio, pelo menos temporário, que aguardou para ampliar suas instalações. É, ainda hoje, uma das principais fábricas de tecidos de lã do Rio Grande do Sul, sob o nome social União Fabril. (ROCHE, 1962, p. 505)

A fundação da fábrica Rheingantz marcou o início da indústria rio-grandense. Em novembro de 1873, Carlos Guilherme Rheingantz, funda com seu sogro, Comendador Miguel Tito de Sá, e Hermann Vater, de nacionalidade alemã, a Fábrica Nacional de Tecidos e Panos Rheingantz & Vater, com um capital de 90 contos de réis, a primeira do Rio Grande do Sul. A fábrica iniciou suas atividades em 1874, ainda

produzindo em pequena escala. A localização inicial da fábrica era em frente à cadeia, no quarteirão formado pelas ruas Conde de Porto Alegre, Almirante Barroso, General Câmara e Coronel Sampaio, (GUIGOU-NORRO, 1994, p. 69, apud, PAULITSCH, 2008, p.55).

Carlos Guilherme Rheingantz era nascido em Pelotas (RS), filho de Jacob Rheingantz, natural da Renânia (Alemanha), e de Maria Carolina Von Fella, nascida numa fragata dinamarquesa ao entrar na barra do Rio Grande. Jacob Rheingantz era empregado da firma Ziengenbein, que se preparava para explorar o transporte marítimo entre Pelotas e Rio Grande. Assim foi designado a trabalhar em Pelotas como agente da firma nessa cidade e sonhava com a idéia de colonizar a região então chamada de “Serra de Tapes” – e conseguiu, após vários anos de trabalho e de lutas. Foi o fundador da colônia que deu origem a São Lourenço do Sul, um importante e próspero município do Estado do Rio Grande do Sul. (PAULITSCH, 2008, p.56)

Carlos Guilherme Rheingantz estudou na Europa, como era de costume com quase todos os filhos de grandes comerciantes e industriais, e de lá trouxe experiência tecnológica e organizacional para seus negócios. Ao retornar para o Brasil, após percorrer vários países europeus e terminar sua formação intelectual e cultural, dedica-se ao comércio em Pelotas.

A sociedade com seu sogro Miguel Tito de Sá não teve muita duração, e logo em seguida Carlos Guilherme Rheingantz assumiu o ativo e o passivo da fábrica, que passou a denominar-se Fábrica Nacional de Tecidos de Lã de Rheingantz & Cia., nas mesmas instalações.

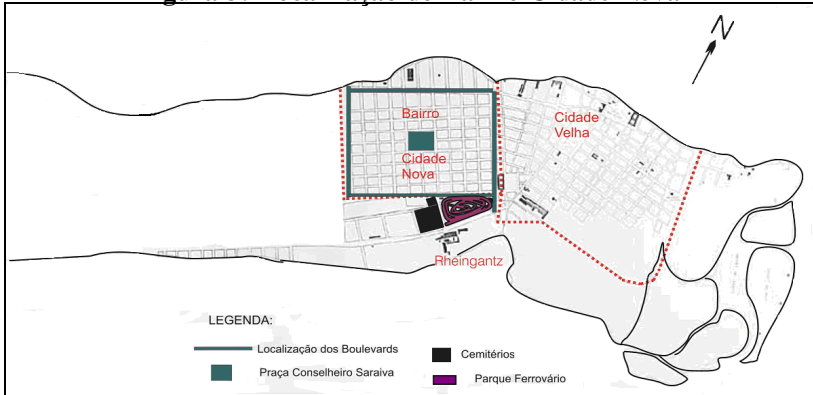
Em 31 de agosto de 1881, Carlos Guilherme Rheingantz adquire em Pelotas a Fábrica de Chapéus Pelotense, que sob a nova administração, desenvolve-se rapidamente. A 27 de outubro de 1883, Rheingantz recebe a Comenda da Ordem da Rosa, por decreto imperial, em reconhecimento ao seu trabalho pioneiro que promoveu o surgimento e a implantação da indústria de lã no Brasil. (AMERICA MAGAZINE, 1959, p. 3)

Uma série de fatores converge para a concretização dessa iniciativa, dentre eles a posição geográfica do município e o porto marítimo, além, é claro, da imigração – como se pode verificar no artigo “O trabalho estrangeiro no município do Rio Grande”, de Copstein (1975, p. 3) “O êxito dos empreendimentos das ‘colônias urbanas’ é resultante da situação geográfica da cidade do Rio Grande”. Sendo que “os alemães formaram uma das mais importantes colônias no Rio Grande” (COPSTEIN, 1975, p 23).

No campo fabril, Rio Grande, até 1870, contava apenas com estabelecimentos artesanais. Sua importância era principalmente comercial. Coube a iniciativa de origem alemã alterar a base econômica citadina pela criação de indústrias que podem ser classificadas como modernas. Em 1873, sediava a primeira fábrica brasileira de fiação e tecelagem em lã. Foram Guilherme Rheingantz e Hermann Vater, alemão os criadores do que posteriormente se chamou União Fabril. O empreendimento ampliou-se para incluir uma tecelagem de algodão e englobar uma fábrica de chapéus. Em 1887, trabalhavam na fiação e tecelagem de lã 300 operários, 180 brasileiros, 45 portugueses, 30 italianos, 18 alemães, 8 norte-americanos e 8 de diversas procedências. A indústria de algodão ocupava 100 operários, assim distribuídos: 60 brasileiros, 15 portugueses, 10 italianos, 6 alemães, 5 espanhóis e 4 de outras procedências. Em 1910, o número de empregados de ambas as manufaturas atingiu 1.200 trabalhadores. (COPSTEIN, 1975, p. 25)

Com material oriundo da dragagem no porto concluída em 1866, foram aterrados os terrenos pantanosos da cidade, surgindo assim uma nova área de expansão urbana denominada: “Cidade Nova”. Em 1878 foram demarcados os alinhamentos e arruamento da Estrada da Mangueira, depois chamada Avenida Rheingantz e Avenida Presidente Vargas (PAULITSCH, 2008, p. 58).

**Figura 3: Localização do Bairro Cidade Nova**



Fonte: SALVATORI, E; HABIAGA, L. A.; THORMENN, M. do C. **Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande**. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, volume 51 n°1, (p. 27 – 71), 1989. Adaptado pelo autor.

Já em 1875 passou à Rheingantz e Cia. Logo em seguida, janeiro de 1884, a empresa reestrutura-se numa Sociedade Comanditária por ações com capital de 600 contos de réis. Ao mesmo tempo ampliavam-se as instalações fabris, com a montagem, ao lado da fábrica de tecido de lã, de outra destinada ao fabrico de panos de algodão, sendo a primeira a produzir esses tecidos no Estado,

No ano de 1890 foi convertida em sociedade anônima com título de Companhia União fabril e Pastoral, com capital de 5000 contos de réis. Esta fase, caracteriza-se pela tentativa que houve, de juntar à fábrica de tecidos a produção de matéria-prima, a lã. Para tanto, foi contratado um técnico inglês e adquirido valioso plantel de reprodutores ovinos. (COSTA, 2001, p. 58)

No entanto, “a Revolução Federalista de 1893 provocou sérios danos aos rebanhos da companhia que obrigou-se a desativar tal empreendimento. Em conseqüência, a denominação da sociedade foi alterada para Companhia União Fabril” (COSTA, 2001, p.58).

No ano de 1883 foi designada uma comissão técnica para estudo de desobstrução da barra do Rio Grande, aumento da profundidade do canal e construção do Porto Novo. “O conjunto de todas essas obras de infra-estrutura e saneamento contribuiu de certa

forma para a implantação da nova fábrica de tecidos de lã” (PAULITSCH, 2008, p. 58). Em 1884 foi inaugurado o trecho ferroviário Rio Grande – Pelotas – Bagé, ligando as três cidades mais importantes da zona sul do Estado pelo meio de transporte mais eficiente e econômico para a época.

A empresa era pioneira na produção de tecidos de lã. Os empregados cumpriam um horário regular de dez horas por dia e, conforme necessário aumentavam a jornada de trabalho. Uma nota no jornal *Echo do Sul* denota a importância desse pioneirismo na produção industrial, como também o atendimento aos funcionários – com assistência social, casas para trabalhadores, escola, biblioteca, assistência médica, cooperativa de consumo, banda de música e esportes, estimulados pela direção da fábrica.

Fábrica de Tecidos: Antes porem de tratarmos do novo edificio, trataremos da fábrica situada nas proximidades da cadêa e há annos funccionando activa e regularmente. A Fábrica Nacional de Tecidos de Lã é actualmente propriedade da Sociedade Commanditaria Rheingantz e C., do capital de 600:000\$000, todo subscripto, e da qual e sócio gerente o laborioso rio-grandense o Sr. Commendador Carlos Guilherme Rheingantz. Queremos dizer que tendo sido a primeira que se estabeleceu no Império, a sua fundação significa da industria de lanificios no Brazil. Alem da sua importância como estabelecimento industrial, na especialidade a que se dedica, tem a de animar a de criação de ovelhas, industria que está destinada a um grande futuro, se, a exemplo do Rio da Prata, os nossos proprietários ruraes quizerem romper com a rotina e melhor curar dos seus interesses, juntando à criação do gado vacuma de ovelhas. Na exposição Brasileira-Alemã em Porto Alegre recebeu oito medalhas. A fabrica encarrega de torcer as franjas dos xales. Pode-se então calcular o seu pessoal em 200 operários, todos nacionaes, à exceção apenas de cinco contra-mestres. Trabalha-se diariamente 10 horas, e, quando é necessário, mais algumas, porém com correspondente aumento de salário. (*Echo do Sul*, 07 de março de 1885)

A Rheingantz empregava grande número de mulheres e menores de idade. Segundo Copstein (1975, pág. 25), “no final da segunda década do século XX, de um total de 1.020 operários, 370 eram homens adultos e 71 menores de idade. Em relação ao sexo feminino, trabalhavam 440 mulheres adultas e 139 menores de idade”.

Como a atividade produtiva da indústria era centrada no abastecimento do centro do país, assim como o mercado externo, nos períodos de guerras, como, por exemplo, durante a Primeira Guerra Mundial, a fábrica chegou a ter mais de 1.200 funcionários e suas máquinas produziam em capacidade máxima. Conforme a revista *América Magazine* (1959) informa,

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

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

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

Segundo a revista, além das instalações da fábrica, foram construídas residências para abrigar parte de seus funcionários a partir de 1885 e alugadas por preços módicos. As moradias tinham estilo e

valor diferenciado, de acordo com o cargo que o respectivo morador exercia na fábrica. A empresa, portanto, chegou a administrar nada menos que 169 propriedades durante a sua história, o que significava para o começo do século XX um maior número de residências do que dispunham muitas cidades do Rio Grande do Sul.

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

**Foto 1: Rio Grande/RS: Cassino dos Mestres na atual Avenida Rheingantz em frente ao prédio principal da Fábrica Rheingantz**



Fonte: [www.armazemdoporto.blogspot.com](http://www.armazemdoporto.blogspot.com). Acessado em 03/02/2011.



Ao lado do Cassino dos Mestres está a antiga escola que ensinava os operários da fábrica na época, bem como os filhos destes até 12 anos de idade. Na década de 1950 a escola atendia 300 alunos. Além da escola, a fábrica oferecia uma creche para crianças pequenas. A instalação da fábrica Rheingantz contribuiu com uma boa quantidade de estruturas com funções diversas. Um exemplo é a construção do Sport Club União Fabril,

O Sport Club União Fabril, com ampla sede social, a melhor e mais bem instalada do gênero na cidade, tem o encargo de superintender as atividades desportivas e as diversões sociais dos operários. Possui gramado para a prática de futebol, campos para basquete e vôlei, canchas para bolão e salões onde se pratica e realiza torneios de bilhar, tênis de mesa e pingpong. Tem, além disso, amplo salão de festas, que tem sido palco de acontecimentos memoráveis. Acha-se aí instalada também a biblioteca, que funciona regularmente, atestando o interesse dos operários pelas coisas do espírito. (AMÉRICA MAGAZINE, 1959)

Se por um lado pode-se considerar que as construções destas estruturas consistem numa forma de ampliar o controle sobre o funcionário, assim como na redução de gastos com o transporte, que por sinal era precário e lento, na medida em que os principais meios de locomoção eram os bondes ou veículos de tração animal, por outro, há de se salientar que, no Rio Grande do sul, e, sobretudo na metade sul do estado, predominava as estâncias de gado, que empregavam pouca mão-de-obra. Como pode-se perceber na visão de Pesavento,

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

proporções que aquele da zona colonial. (PESAVENTO, 1985, p. 40)

A fábrica Rheingantz representou, não só, uma nova fase na economia, marcando a gênese da atividade industrial, mas também na sociedade da cidade do Rio Grande, visto que atraiu uma grande leva de mão-de-obra de baixa remuneração, em sua maioria. Não só as instalações da fábrica propriamente dita, mas também as demais estruturas construídas a partir desta, mencionadas anteriormente, acabam por consolidar a ampliação da área urbana da cidade, formando o que hoje conhecemos como bairro Cidade Nova. Através da pesquisa realizada na Junta Comercial do Estado do Rio Grande do Sul (JUCERGS), é possível dizer que esta empresa tem suas atividades encerradas no final da década de 1960. A última ata encontrada neste órgão data de 3 de março de 1969, quando a empresa declara falência.

## **2.5. A intervenção do Estado no setor de transportes: construção das ferrovias no Rio Grande do Sul e a cidade do Rio Grande.**

Durante o século XIX, um obstáculo poderoso, que se apresentava, tanto aos que estavam ligados a formação sócio-espacial da campanha (pecuaristas charqueadores), quanto aos ligados à formação sócio-espacial da pequena produção mercantil, (lavradores) eram, os transportes. O Rio Grande do Sul enfrentava entraves que iam, desde um deficiente sistema ferroviário à insuficiência de estradas de rodagem e ao que Pesavento (1980, p. 25) chama de “grande drama gaúcho: os obstáculos que se antepunham à sua única saída para o mar, ou seja, a desobstrução da barra e a construção do porto do Rio Grande (...).

Sobre este aspecto, ou seja, “as condições materiais” necessárias ao desenvolvimento econômico, e em particular da indústria gaúcha, Almeida (1992), ressalta que a construção de ferrovias no Rio Grande do Sul iniciou-se nos anos 70 do século XIX, mas foram necessárias mais de três décadas para implantar as vias que estabeleceram a estrutura básica da rede ferroviária gaúcha,

Na verdade, a referida estrutura não foi construída por acaso, como ocorreu na maioria dos estados brasileiros, pelo aglomerar de vias instaladas por interesses diversos. A viação férrea gaúcha foi implantada de acordo com um projeto amplamente discutido por autoridades militares e

civis. O projeto de autoria do Engenheiro J. Ewbank Câmara, tinha como finalidade, antes de promover o comércio, fazer da rede ferroviária a ser implantada um instrumento estratégico militar útil para eventuais situações de conflito com países vizinhos. (ALMEIDA, 1992, p.564)

Dada a finalidade principal da rede, o documento foi discutido e, em essência, aprovado pela alta oficialidade brasileira da época. Posteriormente, obteve também a aprovação da Assembléia Geral, resultando daí o Decreto Imperial nº 2.397, de 10 de dezembro de 1873, que autorizava a construção de duas linhas que, partindo de Porto Alegre e de Rio Grande, se dirigiam a pontos estratégicos na fronteira (DIAS, 1981, p. 21, *apud*, ALMEIDA, 1992, p. 564)

No projeto, estava previsto o estabelecimento de quatro vias básicas: a primeira e mais importante via cortaria o estado de leste a oeste, ligando Porto Alegre a Uruguaiana, com passagem por São Gabriel, localidade que assumiria o papel de centro ferroviário do Rio Grande do Sul; a segunda ligaria o centro comercial da Campanha, Rio Grande e Pelotas, à via leste – oeste em São Gabriel, prevendo-se ramificações às cidades fronteiriças de Jaguarão e Santana do Livramento; a terceira partiria de São Gabriel em direção ao rio Uruguai no Norte do Estado, passando por Cruz Alta; por fim, a quarta, diferenciando-se das demais por possuir caráter preponderantemente comercial, teria início em Porto Alegre e dirigir-se-ia às colônias alemãs, buscando atingir São Leopoldo e Novo Hamburgo. Roche (1969, p. 62) corrobora ao afirmar que “essa via férrea, que serve algumas das antigas colônias alemãs, foi quase à única construída por motivos econômicos, permanecendo isolada por muito tempo. O resto da rede férrea rio-grandense, estabelecido, antes de tudo, por razões estratégicas, foi construído muito lentamente”.

O processo de instalação da rede ferroviária no Estado do Rio Grande do Sul deve ser contextualizado num processo que vai além da escala regional, e porque não dizer, um processo em nível mundial, visto que após o advento da Primeira Revolução Industrial, que dá início a primeira fase expansiva do capitalismo industrial, houve a necessidade de se ampliar o espaço das trocas como forma de dar conteúdo à economia capitalista que se intensificava. Surgem então as estradas de ferro e a navegação a vapor, aproximando os centros produtores das fontes de recursos naturais e dos mercados consumidores, contribuindo para a retomada do crescimento econômico, ocasionando a segunda fase

expansiva de desenvolvimento do capitalismo industrial, ou seja, a fase expansiva do 2º ciclo de Kondratieff. Segundo Silveira (2007), as ferrovias espalharam-se por todos os continentes durante a fase expansiva do 2º Kondratieff, intensificando-se, inclusive na fase recessiva do mesmo ciclo. Na América, a expansão do sistema ferroviário ocorreu, primeiramente, nos Estados Unidos que, após 1834, passaram a fabricar suas próprias locomotivas.

No Brasil, a primeira locomotiva foi implantada no Rio de Janeiro, em 1854 e, em seguida, em São Paulo, objetivando o transporte das safras de café do interior para o litoral, propiciando a agroexportação através de portos, diferentemente do que ocorreu no Sul do Brasil em que as ferrovias atenderam mais o mercado interno (SILVEIRA, 2007).

Nesse projeto, o Governo Federal financiou a maior parte da construção da via Porto Alegre – Uruguaiana, concluindo os trechos Estação Taquari – Cacequi em 1883 e Cacequi – Alegrete em 1902. Partindo de Alegrete, a viação férrea chegou a Uruguaiana em 1903, através da aplicação de capital da empresa inglesa *Brazil Great Southern Railway*. A via Rio Grande – São Gabriel foi construída pela também inglesa *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway*, alcançando Pelotas e Bagé em 1884 e São Gabriel em 1900. A conexão entre São Gabriel e Cacequi, ligando Rio Grande à Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana foi concluída em outubro de 1900 pelo capital belga da *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil*. A via alcançou Cruz Alta em 1894 e Passo Fundo em 1900 foi também obra da mesma *Compagnie Auxiliare*. Contudo essa via não partiu de São Gabriel como previa o Projeto Ewbank Câmara, mas, sim de Santa Maria, ponto integrante da via leste-oeste (DIAS, 1981, *apud*, ALMEIDA, 1992, p. 565). Cabe ainda registrar que, em 1910, a viação férrea gaúcha foi interligada ao sistema ferroviário de São Paulo através da linha Rio Grande – São Paulo, de propriedade da *Brazilian Southern Railway* (PESAVENTO, 1980, p. 36).

Assim, a implantação da rede ferroviária do Rio Grande do Sul foi sendo realizada na medida em que o Estado financiasse a construção das estradas de ferro e as explorasse ele próprio ou à medida que fosse utilizado algum expediente para tornar lucrativas as inversões do capital externo

Para tanto, duas formas foram encontradas. A primeira consistia no arrendamento das estradas

de ferro de propriedade do Estado. Com isso, para essas companhias, seriam reduzidos os custos de inversão, e elevar-se-ia a rentabilidade privada da aplicação de capital. A segunda seria a aplicação de capital externo já na construção das próprias ferrovias, através da garantia de lucros prevista contratualmente, por intermédio do compromisso assumido pelo Governo Federal no sentido de adicionar aos lucros das concessionárias o pagamento necessário para que os mesmos atingissem 6% sobre o montante da inversão prevista no contrato. (DIAS, 1981, apud, ALMEIDA, 1992, p. 566)

Mesmo assim, durante a maior parte do tempo, os serviços oferecidos pelas empresas transportadoras não alcançaram qualidade satisfatória, a rentabilidade do capital externo mantinha-se reduzida e os ônus para os cofres públicos situavam-se em níveis muito elevados. Uma tentativa de solução do problema foi à unificação das linhas férreas gaúchas, sob o comando da *Compagnie Auxiliare*, que vigorou de 1905 até 1920. Contudo, a unificação que parecia viável, confirmou-se precária, pois ante o aumento de suas despesas e a incapacidade de aumentar suas receitas, não resolveu o problema da má qualidade dos serviços prestados, situação que não encorajava os acionistas da *Compagnie Auxiliare* a realizar novos investimentos. Soma-se ainda o fato das dificuldades impostas pela Primeira Guerra Mundial para a aquisição de equipamentos, agravando ainda mais a impossibilidade da realização dos investimentos que a viação férrea exigia. O desfecho deu-se em 1920, quando o Governo gaúcho obteve do Governo Federal a encampação do patrimônio belga e sua transferência à administração pública.

## **2.6. Diversificação da produção industrial da cidade do Rio Grande do final do século XIX ao início do século XX**

Ainda no final do século XIX várias outras indústrias foram instaladas na cidade do Rio Grande. Talvez nenhuma possa ser comparada com a Cia. União Fabril, tanto no que se refere ao porte do empreendimento ou mesmo em relação à criação de estruturas que atendiam as mais diversas funções, inclusive fora do mundo do trabalho.

O fomento industrial presenciado na cidade do Rio Grande era incentivado pelas propostas idealizadas pela municipalidade, que via nesse desenvolvimento o meio de obter reconhecimento, notoriedade e imputar ao meio urbano rio-grandino feições “civilizadas” aos moldes europeus.

O progresso industrial e fabril desta cidade é notoriamente grandioso, e cada dia mais se eleva pelo estabelecimento de novas e importantes fábricas. É por dever da administração municipal providenciar no sentido de facilitar aos proletários meios cômodos de habitação por baixo aluguel, e em condições higiênicas de domicílios. Parece que uma lei de isenção de décimas por 10 anos ou mais e de todos os impostos municipais que diretamente recaíssem sobre as construções e sobre os materiais nela empregados, animaria os capitalistas a tais edificações. (Relatórios da Intendência Municipal do Rio Grande 1889-1903, p. 14)

Através das informações disponibilizadas nos relatórios da Intendência Municipal, constata-se que, em 1902 existiam 52 fábricas em Rio Grande, divididas nas seguintes categorias.

**Tabela 3: Complexo industrial da cidade do Rio Grande (1902)**

<b>Produto Industrializado</b>	<b>Número de estabelecimentos</b>
Charutos	3
Coletes	1
Mosaico	1
Fogos de artifício	1
Velas e sabão	2
Vinagre	1
Licores	1
Turubi Composto	1
Cerveja	2
Vassoura	2
Conservas	2
Biscoitos	1

Pianos	1
Moagem de farinha	1
Moagem de café	11
Tecidos de Lã	1
Tecidos de algodão	2
Tecidos de aniagem	1
Fósforos	1
Tinta de escrever	1
Objetos de folha	5
Massas	4
Fumos	3
Pílulas	1
Alpargatas	1
Gelo	1
<b>Total</b>	<b>52</b>

Fonte: Relatório da Intendência Municipal (1902).

Consultando a bibliografia disponível; os Relatórios da Intendência Municipal; o levantamento feito pelo Centro Industrial do Brasil, de 1907, assim como pesquisa realizada na Junta Comercial do Estado do Rio Grande do Sul (JUCERGS), foi possível fazer uma análise - no caso de algumas empresas, com um maior detalhamento, das principais empresas que atuavam no setor industrial na cidade do Rio Grande.

Após a Rheingantz, em 1876 duas novas empresas foram instaladas. A primeira, denominada “Fábrica Aliança”, fundada por Miguel José de Araújo, produzia em torno de dois milhões de unidades de charutos e cigarros. Tanto a latoaria como a impressão de rótulos eram confeccionados na própria fábrica. A outra, denominada “Cunha Amaral e Cia.”, mesmo que iniciando suas atividades no ramo do comércio de importação e exportação, posteriormente originaria a indústria moageira no Rio Grande. “A indústria Cunha Amaral, dedicando-se à transformação de peixe e frutas, diferenciou-se da Leal Santos no que se refere à origem do capital, pois este proveio do comércio atacadista” (COPSTEIN, 1982. pág. 39). Em 1894, Albino Cunha fundaria um moinho que beneficiava trigo, que posteriormente seria sucedida pela “S.A. Moinhos Rio Grandense”, que produzia inicialmente “45 toneladas diárias, para três qualidades de farinha, tendo essa capacidade aumentada consideravelmente” (PIMENTEL, 1944, p. 256). Segundo o referido autor, a principal marca de farinha dos

Moinhos Rio Grandenses, pela qualidade excelente, era a “Primor”. “O seu fundador nasceu em Portugal em 1850, vindo para o Rio Grande em 1864. O dinâmico industrialista foi sócio comanditário da firma Cunha, Freitas & Cia., importadora de secos e molhados.

**Figura 4: Moinhos Rio Grandense**



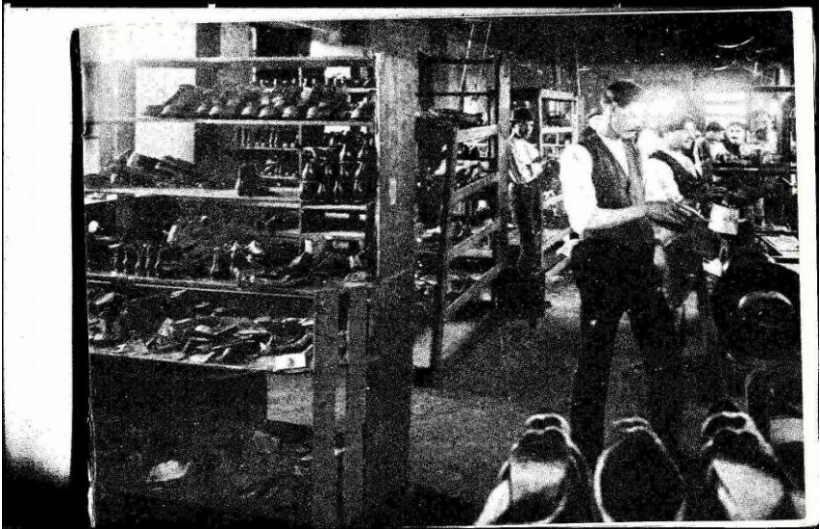
Fonte: [www.armazemdoporto.blogspot.com](http://www.armazemdoporto.blogspot.com).  
Acessado em 03/02/2011.

Em 1889 foi fundada outra fábrica de calçados na cidade, Beneri & Farinha – Fábrica Victória de Calçados e Fumos, fundada por dois espanhóis radicados em Rio Grande, que após terem trabalhado no ramo de importação e exportação, fundaram uma pequena fábrica de calçados, mas que chegava a empregar 60 operários. A fábrica funcionava na Rua Marechal Floriano, nº 55<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Dado extraído do Relatório da Intendência Municipal, que traz a estatística das fábricas existentes na cidade no levantamento referente a 1918.



**Foto 2: Rio Grande/RS: Seção de manufatura da fábrica de calçados Victória (1916)**



Fonte: PESAVENTO, S. J. *História da indústria do Rio Grande do Sul*. 1º Ed., Riocell, 1985.

Em 1889 a cidade sediava a fábrica Leal Santos, “quando o empresário Francisco Marques Leal Pancada, seu filho Antônio Pancada e seus genros Moysés Marcondes e José Antonio Juca Santos, decidiram nela instalar uma filial da sociedade comercial portuguesa Leal Santos & Companhia” ( GARCIA, 2001, p. 6).

Logo em seguida a fábrica expande seus negócios, o que exigiu uma sede maior e melhor equipada para atender à crescente demanda. Em 1905 a fábrica sai da Rua Imperatriz e passa para Rua Aquidaban, onde já estava quase concluída a construção do novo parque fabril. “A nova sede guarnecia modernas máquinas industriais, e a firma mantinha frota própria de veículos – verdadeiro marco da indústria rio-grandina (...)” (GARCIA, 2001, p. 10).

Só a partir de 1906, começou a produção de biscoitos (*biscuitos*), que junto com as conservas tornaram conhecida em outros estados e, até, em outros países. Os biscoitos produzidos pela Leal Santos se tornaram conhecidos em todo o país, inclusive mereceram

uma homenagem em uma crônica publicada por Carlos Drummond de Andrade, que fazia menção sobre os comeres e bebidas dos velhos tempos.<sup>14</sup>

Em 1918 a fábrica empregava em média 300 empregados<sup>15</sup>. Os alimentos em conserva eram oriundos da própria região do Rio Grande, onde o pescado era abundante e os Legumes e frutas, eram fornecidos pelos produtores rurais da Ilha dos Marinheiros. Segundo o Relatório da Intendência Municipal, em 1918 a empresa produziu 1.500.000 latas de conservas, no valor de 1.200:000\$000 e 300.000 quilos de biscoitos no valor de 450:000\$000. Este levantamento também informa que esta indústria tinha como mercados o Rio Grande do Sul, o norte do país e para as carnes mercados ingleses.

**Figura 5: Rótulo dos “biscoitos” Leal Santos**



Fonte: PESAVENTO, S.J. História da indústria do Rio Grande do Sul. 1º Ed., Riocell, 1985.

Vale destacar que a empresa Leal Santos exerce suas atividades produtivas na cidade até o presente, atualmente instalada no Distrito Industrial, é controlada, desde 1996, pelo grupo argentino Benvenuto. Todavia, em 28 de dezembro de 2005, foi celebrado o acordo de aquisição da empresa pela ARCOR, “da totalidade das ações representativas do capital social da companhia Argentina Benvenuto S.A.C.I. (Benvenuto) e da totalidade das quotas representativas do Capital Social da IALS”<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> Ver sobre em (GARCIA, 2001, p. 10-11).

<sup>15</sup> Idem ao n° 14.

<sup>16</sup> Ministério da Fazenda. Secretaria de Acompanhamento Econômico. Ofício n° 246/2006/SDE/GAB, de 19 de janeiro de 2006. Extraído do arquivo de César Augusto Ávila Martins.

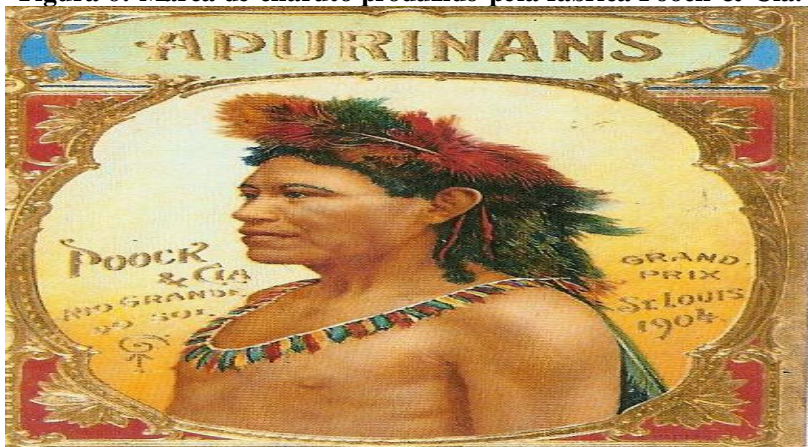
Em 1891 Gustavo Poock, um burguês imigrante de Hamburgo, nascido em 1854, que veio para o Brasil em 1876. Inicialmente o imigrante alemão trabalhou em casas de comércio e importação e exportação e foi chanceler no consulado alemão (MONTE DOMEQ & CIA, 1916, pág. 334 *apud*, MARTINS, 2006, pág. 119). A fábrica Poock e Cia. de charutos dava continuidade à fabricação deste artigo, a qual já vinha sendo feita por sua família na Alemanha.

Com a confiança de um grupo de amigos e capitalistas, conseguiu subscritores para o capital primitivo de RS 1000:000\$000, divididos em ações, com que foi fundada a empresa, sob o título de Poock & Cia., S. A., à qual está reservado um risonho porvir, graças à competência profissional de seu fundador e organizador. (MONTE DOMEQ & CIA, 1916, p. 335 *apud*, MARTINS, 2006, p. 119).

Segundo o Relatório da Intendência Municipal, em 1918, a Poock e & Cia. Localizava-se à Rua Senador Corrêa nº 51, empregando 150 funcionários, que realizavam todo trabalho manualmente. Neste ano, a fábrica produziu 5.000.000 de charutos no valor de 1.000:000\$000, que foi transportada via marítima e estrada de ferro, para países como a Argentina, Uruguai, Chile e para o próprio Brasil.

Conforme os dados pesquisados nos arquivos da Junta Comercial do Rio Grande do Sul (JUCERGS), em 26 de abril de 1912 aparecem o primeiro registro da Sociedade Anônima Cia. de Charutos Poock (Sucessora de Poock e Cia.). Em 1942, o capital da empresa era de Cr\$ 750:000,00 (setessentos e cinquenta mil cruzeiros), e localizava-se na Rua Senador Corrêa, nº 753.

**Figura 6: Marca de charuto produzido pela fábrica Poock & Cia.**



Fonte: Pesavento, S. J. *História da indústria do Rio Grande do Sul*. 1ª Ed., Riocell, 1985.

Os atos constitutivos da empresa foram publicados no jornal “A Federação” de 9 de abril de 1912 onde foi pedido a averbação de marcas registradas de Poock & Cia, a transferir para a propriedade dos suplicantes, certidões a produzir efeitos legais no Brasil e no estrangeiro, e outras provas de seus direitos. A Sociedade Anônima Cia. de Charutos Poock estende suas atividades na cidade do Rio Grande até meados da década de 60. Segundo ata de assembléia geral extraordinária de 30 de julho de 1965, pesquisada na JUCERGS, e neste período que ocorre à transferência da sede da cidade do Rio Grande para o Rio de Janeiro no Estado da Guanabara.

Em 1894, foi fundada a Companhia de Fiação e Tecelagem Rio Grande, todavia, inicia suas atividades em 13 de abril de 1896. Seu fundador foi o Sr. Giovanni Hessemberger, passando em seguida para a firma Santo Becchi & Cia., de Genova. Seu desenvolvimento deve-se, principalmente, aos seus gerentes, Srs. Paulo Angelo Pernigotti e Frederico Repetto. “Sem dúvida, foi um dos principais estabelecimentos industriais do Rio Grande, cujo soberbo edifício se estende sobre uma superfície de 10.000 metros quadrados, com uma fachada de 100 metros de frente” (PIMENTEL, 1944, p. 251). Esta fábrica era especializada na fabricação de tecidos de algodão, usando as melhores qualidades de algodão do país,

O processo de fabricação desta indústria começa com o algodão em rama bruto até os mais finos

tecidos. Depois de passar por uma série de máquinas e prensas automáticas o algodão, chega ao estado de fio, através dos fusos, que montam em 11.000 e trabalham continuamente reduzindo o algodão em meadas. As meadas depois são enviadas às seções de tinturaria onde são tingidas. Depois entram na secção de tecelagem que emprega 200 operários, trabalhando com variados tipos de tecidos, cujos desenhos são constantemente mudados, de acordo com os pedidos. (PIMENTEL, 1944, p. 251)

Em 1921, a empresa foi transformada em sociedade anônima sob a denominação de Companhia de Tecelagem Ítalo-Brasileira, sendo seu incorporador o Sr. Paulo Angelo Pernigotti. Desta forma, a empresa passou a ser organização nacional, com sede na cidade do Rio Grande. “Em 5 de novembro de 1942, houve por bem a diretoria, com ratificação da Assembléia Geral, em substituir a antiga denominação social da empresa, para a de ‘Companhia Fiação e Tecelagem Rio Grande’” (PIMENTEL, 1944, p. 251), prestando, assim, justa homenagem à cidade do Rio Grande, sede, desde o início, de suas atividades.

Outra empresa, fundada por imigrantes espanhóis, foi a Llopart, Mata & Cia. Localizada no Boulevard 14 de Julho, iniciou suas atividades, em 1902 com a fabricação de alpargatas e posteriormente calçados. Esta chegou a empregar 150 funcionários, com uma produção de 170.000 pares, num valor de 462:000\$000, anualmente<sup>17</sup>. Sua produção visava o mercado do Rio Grande do Sul e outros estados brasileiros, utilizando tanto as vias férreas, quanto vias marítimas.

Além das empresas supracitadas, das quais obtemos informações, sobretudo, através dos levantamentos bibliográficos, nos Relatórios da Intendência Municipal e nos arquivos da Junta Comercial do Rio Grande do Sul, há também outras fábricas instaladas na cidade do Rio Grande, as quais, até o momento não foi possível explorá-los com um maior detalhamento, todavia o levantamento feito pelo Censo Industrial de 1907 nos remete a um total de 21 estabelecimentos fabris localizados na cidade, representando 6,7% da concentração industrial do estado. Estas podem ser visualizadas na tabela 4.

---

<sup>17</sup> *Ibidem.*

**Tabela 4: Indústrias Fabris da cidade do Rio Grande em 1907**

Classe	Proprietários	Capital	Força	Valor da produção	Nº de operários
Artigos de folha de Flandres	M. M. Leal Pancada	75:000\$	Elet. 10 e gás 2c	70:000\$	50
Biscoitos	Leal Santos & C.	200:000\$	20 c.v.	400:000\$	120
Calçados	Llopart Mata & C.	60:000\$	10 c.v.	200:000\$	60
Cerveja	Viuva Schmidt	35:000\$	Manual	25:000\$	8
	Francisco Lanzett	25:000\$	-----	35:000\$	18
Conserva de Carne e Peixe	José Francisco Costa	80:000\$	10 c.v.	70:000\$	20
	Rosa Junior	30:000\$	4 c.v.	50:000\$	30
	Leal Santos & C.	760:000\$	25 c.v.	800:000\$	160
	Tulio Martins Freitas	80:000\$	10 c.v.	120:000\$	30
Construção Naval	M. Buarque & C. (Lloyd Brasileiro)	* (1)	20 c.v.	100:000\$	80
Fiação e Tecelagem	Companhia União Fabril * (2)	5.000:000\$	710 c.v.	6.110:000\$	1.008
	Santo Becchi & C.	800:000\$	400 c.v.	3.500:000\$	700
Fumos Preparados	Miguel José de Araújo & C.	40:000\$	3 c.v.	40:000\$	25
	Poock & C.	657:110\$	Manual	800:000\$	115
Fundição e Obras sobre Metais	Alfredo R. d'Oliveira	50:000\$	Gás 3c	120:000\$	22
	Augusto José Dias	70:000\$	8 c.v.	80:000\$	50
Gelo	J. C. Osborne	30:000\$	Manual	60:000\$	15
Moagem de Cereais	Albino Cunha	616:000\$	200 c.v.	2.420:000\$	160
Fósforos	Pedro Peres e C.	250:000\$	25 c.v.	396:000\$	65
Preparo de Couros	Mario Ribeiro	35:000\$	5 c.v.	62:000\$	12
	Hackthener & Becker	2.000:000\$	20 c.v.	796:000\$	80
<b>Total</b>	<b>21 estabelecimentos</b>	<b>10.893:110\$</b>	<b>1470 c.v./gás 2c/Elét. 10</b>	<b>16.254:000\$</b>	<b>2828</b>

(1) O Capital não pode ser determinado porque o da firma proprietária compreende todo o movimento da companhia, não podendo ser dado valor especial aos empregados nas oficinas.

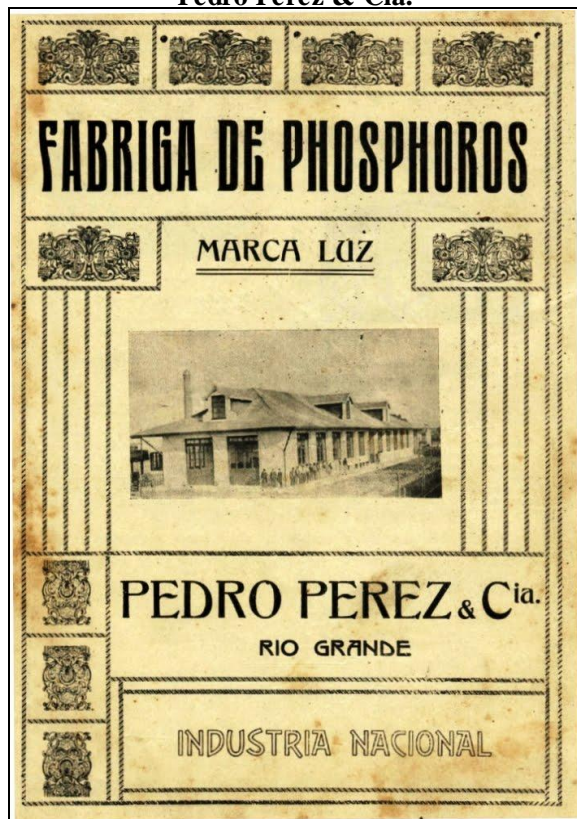
(2) Mantém mais duas fábricas, a de algodão e aniagem.

Fonte: IBGE: Séries estatísticas retrospectivas. Vol. 2, O Brasil, suas Riquezas Naturais, suas Indústrias. Tomo 3 – Indústria de Transportes – Indústria Fabril. Edição: fac similar. 1986. (original publicado em 1909).

Na tabela 4, pode-se observar que, as atividades se subdividem em 13 classes, das quais a quase totalidade dos estabelecimentos estão compondo classes de indústrias do departamento II, com exceção apenas de M. Buarque & C. (Lloyd Brasileiro), que atuava no ramo de “Construção Naval” e de “Alfredo R. d’Oliveira” e “Augusto José Dias”, ambos atuando no ramo de “Fundição e Obras sobre Metais”. A fundição de Augusto José Dias, pode ser visualizada na foto abaixo.

Apesar de não conseguirmos informações sobre a fábrica de fósforos de Pedro Perez, foi encontrada uma propaganda da mesma, que pode ser visualizada na figura a seguir.

**Figura 7: Fábrica de fósforos  
Pedro Perez & Cia.**



Fonte: [www.armazemdoporto.blogspot.com](http://www.armazemdoporto.blogspot.com). Acessado em 03/02/2011.

Nota-se, a importância da Companhia União Fabril (Rheingantz), que é responsável por, aproximadamente, 50% do capital industrial da cidade; 37,6% do valor da produção, 35,6 % dos operários empregados, 50,3% dos cavalos vapor utilizados na atividade industrial, corroborando com o destaque dado pelos interessados ao tema na cidade do Rio Grande.

Dentre as empresas arroladas pode-se perceber que apenas cinco utilizavam outras formas de energia senão a máquina a vapor, sendo que: três declararam força motriz manual, uma somente gás e uma utilizando gás e eletricidade (M. M. Leal Pancada), produzindo “artigos de folhas de flandres”, que, provavelmente era destinada a latoarias da fábrica de biscoitos da mesma empresa.

Após o levantamento de 1907, verifica-se ainda o surgimento, mais precisamente em 1911, da Companhia de Conservas Rio Grandense, com um capital de 600\$000 de réis dividido em 3.000 ações no valor nominal de 200\$00. Neste mesmo ano, a companhia absorve a fábrica “Túlio”, que, “fundada pelo major Túlio Martins e Freitas em 1906, foi, a 10 de agosto de 1911, transferida à Companhia de Conservas Rio Grandense, constituída na mesma data com o capital de 600.000” (PIMENTEL, 1944, p. 256), conforme Costa (2003, p. 41), a indústria

Empregava 112 pessoas, número que dobrava por ocasião das safras. A sua exportação no ano de 1910 atingiu a 800\$000 réis. Além de produzir variadas conservas de doces, carnes e peixes, refinava também banha de porco. Esse estabelecimento possuía independentemente da fábrica de conservas, seções especiais para a completa confecção de todas as latas e caixas necessárias ao acondicionamento de seus produtos e, todas essas seções funcionavam com máquinas movidas a vapor.



**Figura 8: Anúncio da Fábrica de Conservas  
Tullio Martins Freitas**

**Fabrica de Conservas**  
e Artefactos de Folha  
MOVIDA A VAPOR  
**Tullio Martins de Freitas**

Grande quantidade de conservas alimenticias ja bem conhecidas e reputadas como artigos de primeira ordem.  
Peixes de todas as qualidades.  
Massas de Tomates.

**TULLIO MARTINS DE FREITAS**  
FABRICA DE  
CONSERVAS E  
ARTIFACTOS DE FOLHA  
INDUSTRIALISTA

Carnes, Camarões preparados pelos systema Norte Americano.  
Exposição para todos os Estados da Uniao.  
End. Tel. "TULLIO"

**RUA Geral. OSORIO**  
— Ns. 32, 34 e 36 —

**Rio Grande**

Fonte: [www.armazendoporto.blogspot.com](http://www.armazendoporto.blogspot.com). Acessado em 03/02/2011.

Ainda no período que antecede o fim da Primeira Guerra Mundial, ocorre o surgimento da “Cervejaria Sul Rio-Grandense”, de propriedade de Anselmi & Schimitt. De começo modesto, desenvolveu no comércio, grande casa de importação e exportação de secos e molhados e exportação de produtos pastoris. “Na indústria criou um engenho de arroz, fundou uma Cervejaria, um frigorífico e fábrica de gelo” (COPSTEIN, 1975, p. 29). Além disso, representou companhias de navegação. Pimentel (1944, p. 257) corrobora afirmando que Anselmi Rafael, Filhos e Cia. Limitada foram responsáveis pela criação do “Matadouro Modelo, a Fábrica de Gelo, o Frigorífico, todas

indústrias poderosas da firma Anselmi Rafael, Filhos e Cia. Limitada, constituem um conjunto de atividades que merecem a maior consideração no estudo das indústrias rio-grandenses”. Através da pesquisa realizada nos arquivos da JUCERGS, é possível dizer que Anselmi & Schimitt foi uma sociedade firmada entre Raphael Anselmi, sua mulher, Joanna Schimitt Anselmi, brasileira, seus três filhos Attilio Schimitt Anselmi, Humberto Otto Schimitt Anselmi, Orlando Schimitt Anselmi e Gustavo Hugo Albrecht. O primeiro arquivamento na JUCERGS é datado em, 23 de agosto de 1927, sob o nº 18551, em 16 de setembro do mesmo ano. O documento informa que o objetivo da sociedade era a fabricação de cerveja, gelo, águas gazosas e outros productos, além de outros negócios da sociedade e explorar o estabelecimento industrial “Cervejaria Schimitt”, situado nesta cidade, no Boulevard 14 de Julho nº 126.

Todavia, em 1918 o Relatório da Intendência Municipal já informa a existência da sociedade. Tanto o Relatório, quanto os arquivos da JUCERGS, informa que a sociedade iniciou com um capital de 600:000\$000 (Seiscentos contos de réis), distribuídas por seis cotas desiguais divididas entre os sócios: Raphael Anselmi, Joanna Schimitt Anselmi, Attilio Schimitt Anselmi, Humberto Otto Schimitt Anselmi, Orlando Schimitt Anselmi e Gustavo Hugo Albrecht.

Em 1918, a cervejaria declarou que ocupava 40 empregados, produzindo 4.000 hectolitros, no valor de 60:000\$000, utilizando estradas e de ferro e via fluvial, tendo como mercados consumidores Rio Grande, interior e região da campanha<sup>18</sup>. Posteriormente, na década de 1950, com a entrada da firma Luiz Lorea & Cia. Ltda. viria a constituir o Frigorífico Anselmi S.A. – Indústria de Carnes, Derivados e Conservas, como veremos mais adiante.

Antes de discorrer sobre a continuação da diversificação industrial da cidade, no período entre guerras, serão feitos alguns comentários sobre a construção dos molhes da barra, na desembocadura da Laguna dos Patos, assim como sobre a construção do “Porto Novo”, que pode servir como um elemento chave na medida em que, estes compreendem grandes investimentos de capital e de engenharia, que podem fundamentar a periodização adotada, no que se refere à vida econômica e social na cidade do Rio Grande, que refletiu, inclusive, numa nova espacialização da atividade produtiva.

---

<sup>18</sup> Dados extraídos do Relatório da Intendência Municipal de 1918.

## **2.7. Renovação da estrutura portuária: Construção dos Molhes da Barra e do Porto Novo**

Assim como o sistema ferroviário, as novas instalações portuárias de Rio Grande, incluindo a construção do Porto Novo e da desobstrução de sua barra, tinham grande importância para destacados setores políticos da sociedade gaúcha de então.

Para importadores e exportadores em geral e para os pecuaristas, assim como para os charqueadores, significariam maior rapidez e redução dos custos de transportes das mercadorias transacionadas, assim como para o capital externo com aplicações na viação férrea gaúcha, as referidas obras representariam maior utilização das linhas que tinham Rio Grande por extremidade, na medida em que a modernização do porto em questão poderia deslocar uma parcela significativa do fluxo de mercadorias que, contrabandeadas, eram transportadas pelo porto de Montevideú, entre outros fatores, pela sua capacidade de receber embarcações de maior calado, o que era impossível no porto gaúcho. Para o Governo do Estado, as obras em pauta conduziram a um aumento da massa dos impostos relativos às exportações, porque o deslocamento para o porto de Rio Grande de parte do referido fluxo das mercadorias contrabandeadas teria como resultado aumentar a base da tributação.

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

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

Para tanto, recorreu-se a técnicos europeus e norte-americanos que pudessem elaborar planos de execução para um porto marítimo mais bem aparelhado para o Rio Grande do Sul. As restingas, predominantes

em todo o Litoral gaúcho, inviabilizavam inicialmente a instalação de portos, devido à baixa profundidade, assim como a difícil manutenção da mesma. “Em 1897, de acordo com a lei nº 3.314, de 16 de outubro de 1896, foi aberta uma concorrência pública para a execução do projeto, vencendo em 1888 uma companhia francesa denominada *Société Anonyme Franco-Brésilienne des Travaux Publics*” (NEVES, 1980, p. 72). Determinados fatores impediam a intenção inicial de construção do novo porto, como a Revolução Federalista, o que acabou forçando a rescisão desse contrato sem ter sido iniciada a obra. “Essa revolução, em um período intrincado de disputas político-partidárias no Rio Grande do Sul, já tinha dificultado, na esfera local, a horizontalidade econômica da empresa Rheingantz, quando esta tentou atuar na criação de ovinos, buscando uma fonte de matéria-prima para a fábrica” (MARTINS (b), 2006, p. 131).

A iniciativa de um novo porto foi retomada no começo do século XX, mais precisamente em 18 de abril de 1906, através do Decreto Estadual nº 5.979, em que ficou acertado o contrato com o engenheiro Elmer Lawrence Corthell, constituindo a *Cia. Port of Rio Grande do Sul*, com sede nos Estados Unidos. “Esse norte-americano interessou-se pela obra a partir de uma exposição internacional pertinente ao assunto, realizada na cidade norte-americana de Saint Louis” (NEVES, 1980, p. 76). Corthell já havia atuado no melhoramento da barra do Mississipi, naquele país. As obras foram orçadas e receberam autorização para seu financiamento, que incluía não somente a construção do porto e aterro da área em questão, mas também a dragagem do canal de acesso e a construção de dois grandes braços de pedras na desembocadura da Lagoa dos Patos, mais precisamente, na entrada do canal. No entanto, o engenheiro Corthell não obteve os recursos necessários nos Estados Unidos para a realização da obra, tendo que recorrer aos capitalistas europeus. Seria na França que Corthell obteria financiamento para a obra, o que o obrigou a construir uma nova firma com a participação do capital francês. Eles constituíram a *Compagnie Française des Oeuvres du Port of Rio Grande do Sul* (NEVES, 1980, p.78). Assim, o contrato seria modificado através do Decreto Federal nº 7.021, de 9/7/1908, em que ocorreria a transferência de contrato do engenheiro norte-americano para a *Cie. Française*, embora ele continuasse responsável pela coordenação da obra. No mesmo ano chegariam da França os primeiros mestres-de-obras e operários especializados para a construção das novas estruturas.

Para a construção dos molhes e do próprio porto eram necessárias pedras, que não existiam no município. Foram construídas novas linhas férreas, numa extensão de 128 km de trilhos, para viabilizar o transporte das pedras das pedreiras até a área da construção. “Nessas linhas transportaram-se 3.947.698 toneladas de pedras – 1.746.646 toneladas oriundas do Monte Bonito e 2.183.052 toneladas de Capão do Leão, as duas localidades faziam parte do município de Pelotas” (NEVES, 1980, p. 79).

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

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

Do lado da cidade, foram construídos 1.543 metros de cais, para 10 metros de profundidade d'água, em um só alinhamento. Atrás do cais, aterrou-se com areia dragada uma vasta esplanada, sendo que esses terrenos ganhos foram vendidos em parte pela *Cie. Française*, e autorizada pelo Governo Federal (...). Igualmente construíram 12 armazéns de 100 metros de comprimento por 20 metros de largura, sendo oito em primeira linha e quatro em segunda. (NEVES, 1980, p. 80)

Durante o período de instalação do novo porto, a Cie. Française empregou em torno de 4.000 pessoas. Isso significou a vinda de imigrantes de vários locais do Rio Grande do Sul, inclusive de fora do país. “Essa companhia ficou responsável ainda pela construção de usinas elétricas que abasteciam o porto e parte da cidade” (NEVES, 1980, p. 80).

Juntamente com a construção do Porto Novo foram construídas 60 casas em madeira, que provisoriamente deveriam abrigar os operários especializados e mestre-de-obras, onde residiam os ocupantes de cargos superiores. Já “as chamadas casas verdes totalizavam 40 unidades de madeira com dimensões menores e mais simples que as anteriores, dispostas linearmente no extremo sul do terrapleno, onde hoje existe a Rua Carlos Vignoli, e que formavam na época a chamada Vila Verde” (MARTINS (b), 2006, p. 136).

Segundo o referido autor, além dos espaços construídos oficialmente pela Cie. Française, o aprofundamento do canal possibilitou o aterramento de grandes áreas a leste do centro histórico e a formação de uma ilha artificial, a Ilha da Base, no extremo oriental do pontal arenoso onde está o sítio urbano do Rio Grande. As extremidades do aterro foram ocupadas pelas estruturas portuárias de uma forma mais rápida, restando às áreas centrais como reserva para as atividades de expansão portuária e até mesmo um bairro radial planejado pelos franceses, antes da encampação, cuja construção não se concretizou.

O processo de construção das novas instalações portuárias em Rio Grande e da desobstrução da barra resulta em conclusões muito semelhantes àquelas a que se chegaram quando da análise do caso da implantação do sistema ferroviário no Rio Grande do Sul. Tal como nas ferrovias, proveu-se a estrutura produtiva do Rio Grande do Sul dos equipamentos e edificações pretendidos, o que contribuiu para a redução nos custos dos transportes nas exportações e importações gaúchas. Há semelhanças, também, nas relações das ações entre Estado e do capital externo na consecução dos empreendimentos pretendidos. Ambos os empreendimentos previam, contratualmente, a garantia pelo Governo Federal de lucros não inferiores a 6% sobre as inversões efetivamente realizadas pelo capital externo.

Assim como a origem dos empreendimentos, os resultados também foram semelhantes, pois mesmo estando, a partir de 1918, o porto do Rio Grande, capacitado para atender navios de grande calado, os serviços de desobstrução da barra e, mesmo, de preservação da profundidade do próprio porto confirmaram-se muito precários,

resultando, como no caso da ferrovia, o rompimento do contrato estabelecido com o capital externo, passando para o Governo Estadual a administrar, diretamente, a continuidade das obras envolvidas,

Concluí-se, dessa forma, que os interesses do estado brasileiro – em manter sua soberania sobre o território gaúcho e em atender às reivindicações de setores políticos regionalmente importantes, bem como a estratégia de expansão de algumas empresas internacionais resultaram na implantação de importantes empreendimentos na área de transportes. Com eles, o Rio Grande do Sul foi dotado de uma viação férrea que ligou entre si os principais núcleos econômicos da região e estes com o centro do País e com o Uruguai e a Argentina. Além disso, ao final da segunda década deste século, os empreendimentos referidos transformaram o único porto marítimo gaúcho, já anteriormente vinculado à viação férrea e ao sistema de navegação fluvial já existente no Estado, em porto capaz de receber navios de grande calado, com o que foram reduzidos os custos de transporte das transações inter-regionais e internacionais. Nesse processo, o capital comercial do Rio Grande do Sul esteve à margem, se bem que tais empreendimentos tenham se constituído em itens importantes entre as condições materiais que viabilizaram a implantação da indústria gaúcha pelo capital externo e pelos comerciantes do Rio Grande do Sul. (ALMEIDA, 1992, p. 570).

Em suma, o capital comercial não teria se desenvolvido no Rio Grande do Sul, acumulando capital e induzindo à expansão do mercado regional e os serviços urbanos, na intensidade em que isso ocorreu não fossem as políticas de povoamento, as de transportes e as de caráter econômico-financeiro levadas a cabo pelas esferas federal e estadual de governo, também teria um desenvolvimento muito mais restrito na ausência das inversões do capital externo, realizadas tanto no porto, quanto nas ferrovias gaúchas. O capital externo, por sua vez, também não realizaria tais inversões caso não considerasse a importância da circulação de mercadorias empreendida pelo capital comercial e não contasse com os benefícios oferecidos pelo Estado para garantir sua

rentabilidade. Em relação ao Estado, só pode levar a cabo suas políticas econômico-financeira e de transportes no Rio Grande do Sul porque operou em um ambiente em que não era desprezível o desenvolvimento mercantil e porque o capital externo contribuiu com seus aportes - financeiro e tecnológico.



## CAPÍTULO III

### 3. Desenvolvimento da atividade industrial na cidade do Rio Grande do período entre guerras à pós-segunda guerra mundial.

#### 3.1. O período entre Guerras

Conforme Silva (2006, p. 28), pode-se dizer que:

Tanto em Santa Catarina como no Rio Grande do Sul, o período que transcorre entre as duas Grandes Guerras Mundiais é aquele em que a indústria irá decididamente assumir um papel mais significativo no interior de cada uma das economias. No primeiro estado ela chega ao ano de 1939 com uma participação de 17,1% na renda interna<sup>19</sup>. Ao passo que no Rio Grande do Sul, entre os anos 1930 e 1937, a quantidade e o valor dos produtos manufaturados exportados para outros estados, crescendo, respectivamente, 73% e 106%, (contra apenas 43% em volume e 93% em valor do total das exportações) irá permitir a Roche afirmar que “a indústria nunca desempenhou na economia rio-grandense um papel tão importante...” (ROCHE, 1969, p. 502)

Todavia, não se pode ser levado a crer que o movimento de expansão tenha tido lugar apenas na década de 1930, como podem sugerir os dados acima, na medida em que “este se fez já desde os anos 1920, partindo do patamar e da dinâmica de acumulação que o final do estágio anterior fez assentar” – associado, pois, “à expansão da indústria leve (têxteis e alimentos) para todo mercado nacional por meio de um movimento de substituição de importações, e o conseqüente estímulo às indústrias metalúrgicas e mecânicas” (SILVA, 2006, p. 28).

A tabela 5, referente ao valor da produção dos diversos ramos da indústria no Rio Grande do Sul para as décadas de 1920 e 1940, vem a corroborar o que foi dito.

---

<sup>19</sup> Citando Cunha, I. J. *Evolução econômico-industrial de Santa Catarina*. Florianópolis. Fundação Catarinense de Cultura, 1982, p.136).

**Tabela 5: Rio Grande do Sul: Valor da produção de ramos industriais (em milhares de contos).**

Ramos	1920	1940
<b>Tecidos</b>	30	99
<b>Couro</b>	09	48
<b>Madeira</b>	16	83
<b>Metalúrgica</b>	09	79
<b>Cerâmica</b>	06	23
<b>Produtos químicos</b>	13	91
<b>Alimentação</b>	233	920
<b>Vestuário</b>	18	71
<b>Mobiliário</b>	06	24
<b>Construção</b>	02	10
<b>Impressão</b>	-	30
<b>Total</b>	<b>353</b>	<b>1.539</b>

Fonte: ROCHE, J. A colonização alemã e o Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Ed. Globo, 1969, p. 550.

Nota-se que a metalurgia aparece liderando a expansão no período, expansão que já vinha acontecendo durante a Primeira Guerra Mundial. Além dos tecidos e alimentos, destacam-se ramos como os de Produtos Químicos e Couros como fontes de dinamismo. Se a indústria mecânica ainda não figura, não quer dizer que ela não exista, visto que, ramos como o da metalurgia pode estar ligada ao complexo metal-mecânico. “Outrossim, não pode-se esquecer da prática de fabricação das próprias máquinas pelas empresas já estabelecidas, freqüentemente através de oficinas anexas” (SILVA, 2006, p. 30).

A dimensão deste processo permite que se cogite a existência de um destacado departamento I no interior da economia nacional. Se ela não aparecia na contabilidade das empresas, é porque interessava aos empresários escapar da tributação. Como lembra Ignácio Rangel:

Se a empresa cometesse a imprudência de, em sua conta de resultados, escriturar o valor incremental do equipamento como investimento, isso a obrigaria, pelas leis de balanço, a demonstrar a origem dos recursos investidos e, visto que não se trata de recursos de terceiros, obviamente são recursos próprios, vale dizer lucros, isto abriria a empresa a uma tributação de renda que poderia tornar-se esmagadora, suprimindo o subsídio

implícito a isenção fiscal, sem a qual essa modalidade de formação de capital tornar-se-ia antieconômica. Assim, a contabilidade da empresa e por essa via, a contabilidade social deixam de registrar esses investimentos, subestimando a parcela investida da renda, assim como a própria renda. Resta, porém, o duro fato de que empresas que quase não registram lucros crescem a olhos vistos. (RANGEL, 1985, p. 55 - 6)

No caso do Porto do Rio Grande, único porto marítimo do estado, percebe-se que, ao aproximar-se os anos 1920, há uma brusca contração nas importações e aumento significativo nas exportações, que pode ser visualizado na tabela a seguir.

**Quadro 3: Movimentação de importação e exportação do Porto do Rio Grande (1913 - 1920)**

<b>Ano</b>	<b>Importação</b>	<b>Exportação</b>	<b>Total</b>
<b>1913</b>	203.546	-	<b>203.546</b>
<b>1914</b>	172.031	15.153	<b>187.184</b>
<b>1915</b>	127.096	11.212	<b>138.308</b>
<b>1916</b>	44.278	4.365	<b>48.643</b>
<b>1917</b>	36.913	6.218	<b>43.131</b>
<b>1918</b>	44.650	14.536	<b>59.189</b>
<b>1919</b>	55.137	30.545	<b>85.672</b>
<b>1920</b>	32.643	26.782	<b>88.925</b>

Fonte: Inspectoria Federal de Portos Rios e Canaës, 1926, p. 56, *apud* Amaral, S. 1997.

Apenas na década de 1930, como reflexo na crise mundial, houve queda nas exportações para países desenvolvidos, “Algumas linhas de navegação internacional foram suprimidas com os desdobramentos da Segunda Guerra Mundial, e as companhias alemãs e inglesas, que faziam a escala no Porto do Rio Grande, cancelaram momentaneamente qualquer atividade comercial” (NEU, 2009, p. 77).

Entre os exemplos dessa diversificação na economia do Rio Grande do Sul pode-se destacar a Eberle, de Caxias do Sul que, “tendo iniciado em 1918 a fabricação de talheres, objetos de cutelaria e pertences para a mesa, instalou no ano de 1923 a primeira forjaria para

dar início à fabricação de peças forjadas, lâminas para facas, espadas e espadins para as forças armadas<sup>20</sup>”.

### **3.2. Diversificação da atividade industrial da cidade do Rio Grande no período entre guerras**

Dentre as indústrias, que surgem na cidade do Rio Grande neste período, atuando no ramo de “metalurgia”, é possível destacar a instalação do “Plano Inclinado Rio Grandense”, propriedade de um imigrante de origem italiana, denominado Luiz Lorea, “com fundição de ferro e bronze, oficinas mecânicas e um estaleiro naval aonde são construídas e consertadas todas as classes de embarcações” (PIMENTEL, 1944, p. 256). O autor informa que neste estabelecimento “trabalhavam 150 operários e que o valor aproximado das suas instalações era calculado em cerca de Cr\$ 2.000.000,00”. “O plano Inclinado tem capacidade para 1.200 toneladas e todo o seu maquinário é movido à eletricidade” (PIMENTEL, 1944, p. 256),

Formidável obra de engenharia naval, esses estaleiros são servidos por um plano inclinado com a relevante capacidade de encalhar mil e duzentas toneladas. Uma poderosa máquina movida à eletricidade simplifica grandemente esta tarefa. Os estaleiros dispõem de uma completa oficina mecânica entregue à competência de profissionais patrícos. O maquinário é vastíssimo e importante; uma seção de fundição de ferro e bronze; uma caldeiraria e uma ferraria aparelhada a rigor; uma centena de operários, de várias profissões, se espalha pelas diversas seções. (PIMENTEL, 1944, p. 449)

Dentre as empresas que surgem na cidade no período entre Guerras, pode-se destacar a atuação do empresário Luiz Lorea<sup>21</sup>, já

---

<sup>20</sup> Ver mais sobre em SILVA, M. A. da. O processo de industrialização no Sul do Brasil. In: *Cadernos Geográficos*. UFSC/CFH. Departamento de Geociências. – n° 15 (Maio 2006) – Florianópolis: Imprensa Departamento de geociências, 2006.

<sup>21</sup> O autor informa às firmas que pertenciam a Luiz Lorea: Loréa e Poverli (Pelotas); Anella & Loréa; Loréa, Klinger & Cia. Ltda.; Loréa Miranda Fernandes; Loréa, Aita & Cia; Loréa, Moreira Cia. Ltda.; Sociedade Industrial Ltda.; Fábrica de Adubos “Helida”; Fábrica de Óleos

citado, anteriormente, que investiu, juntamente com outros sócios em estabelecimentos diversos, sobretudo na década de 1920. Segundo Copstein (1975, p. 29). “A indústria abrangeu construção civil, beneficiamento de arroz (Pelotas), transformação do pescado, panificação, fertilizantes, óleo de linhaça, cordas, sacaria e estaleiro de reparações navais”.

Todavia, há uma contradição, no que se refere à instalação dos primeiros negócios do italiano Luiz Lorea, visto que, consultando o dossiê da empresa nos arquivos da Junta Comercial do Estado do Rio Grande do Sul (JUCERGS), constata-se que o contrato social firmado em nome de LUIZ LOREA & CIA LTDA, data de 11 de janeiro de 1945, referente a uma sociedade mercantil por quotas, de responsabilidade limitada composta por: Luiz Ângelo Lorea; Luiz Lorea filho; Henrique Lorea; Geraldo Henrique Lorea; Eurico Bianchini; Mario Edmundo Lorea; Weimar Alves da Silva.

Conforme o artigo 2º do referido contrato, esta sociedade teria por fim: “comércio e indústrias em geral, estaleiros de construção naval, importação e exportação de mercadorias em geral, conta própria, comissões, representações, consignações e o que mais convier”. O capital social correspondia a Cr\$ 10.000.000,00 (Dez milhões de cruzeiros) – dividido em quotas de responsabilidade limitada, subscritas pelos seguintes sócios quotistas. Conforme informação disponibilizada no mesmo contrato social,

Art. 6º O capital social para as diversas secções comercial e industrial da sociedade ficará distribuído da seguinte forma:

- A) para a indústria da Cordoaria São Luiz, nesta cidade, Cr\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de cruzeiros)
- B) para o Plano Inclinado Rio Grandense, nesta cidade, - Cr\$ 1.000.000,00
- C) para o comércio e indústria, importação e exportação, etc., nesta cidade, - Cr\$ 2.000.000,00
- D) para a filial de Pelotas Cr\$ 3.000.000,00.

Referente à localização dos empreendimentos de Luiz Lorea, pode-se dizer que, conforme o contrato social pesquisado na JUCERGS,

---

Vegetais Luiz Loréa Ltda.; Plano Inclinado Rio Grandense; Frigorífico Anselmi S.A. (COPSTEIN, 1975, p. 29).

estes estavam distribuídos da seguinte maneira: Plano Inclinado Rio Grandense – Rua Marechal Andrea nº 8; Cordoaria São Luiz – Domingos de Almeida sem número; Importação, Exportação, conta própria, representações, comissões e consignações, salga para beneficiamento de peixes e derivados - Gal. Osório nº 472; Luiz Lorea & Cia. – Rua João Pessoa nº 85; Sociedade Industrial Ltda. – Marechal Andrea nº 228; além da filial instalada na cidade de Pelotas: Importação, Exportação, conta própria, representações, comissões e consignações, Engenho para Beneficiamento de Arroz – Rua Gaspar Silveira Martins nº 12. Vale destacar que todo patrimônio pertencia à sociedade Luiz Lorea & Cia Ltda. Sendo que no ano de 1952, esta tem sua razão social modificada para Luiz Lorea S/A Comércio e Indústria. A última ata encontrada na JUCERGS data de 16 de agosto de 1963.

Ainda na década de 1930, surge na cidade do Rio Grande a “Manoel Pereira de Almeida S.A. Indústria e Comércio”, uma sociedade anônima aberta, cujo arquivamento do ato constitutivo na JUCERGS data de 27 de fevereiro de 1930 e segundo a certidão simplificada a mesma iniciou suas atividades em 12 de dezembro de 1929, na Rua Marechal Deodoro, nº 01. O objetivo desta sociedade era “a indústria de conservas alimentícias, salga de peixes, importação e exportação, concernentes a essa atividade, exportação de cereais, bulbos e semelhantes”. O último arquivamento na JUCERGS data de 22 de outubro de 1992.

No ano de 1935 pode-se destacar o surgimento da “Indústria e Comércio Figueiredo S.A.”, uma sociedade anônima aberta que tem seu primeiro arquivamento do ato constitutivo na JUCERGS em 13 de fevereiro de 1936. A indústria localizava-se na Avenida Portugal, nº 338. A sociedade tinha como finalidade a industrialização de alimentos enlatados ou por quaisquer outros processos conservados, de carne, pescado, frutas, legumes e derivados; a fabricação de farinha e óleo de peixe para fins diversos a industrialização de sabão, sabonetes, detergentes biodegradáveis, desengordurantes, água sanitária, aromatizantes e materiais afins para limpeza, de uso doméstico e industrial a fabricação de embalagens metálicas ou de material plástico para acondicionamento de quaisquer produtos a indústria do frio o comércio de produtos o comercio de produtos de sua fabricação e o de secos e molhados, especiarias, papéis, vidros, ferragens, madeira e materiais para construção, produtos minerais, produtos químicos destinados a indústria, excetos os destinados a indústria ou comércio farmacêutico; a importação de matérias-primas e secundárias, materiais

maquinismos e instalações necessários para a preparação dos produtos de sua fabricação.

**Foto 3: Rio Grande/RS: Antigas instalações da fábrica Figueiredo localizada na Avenida Portugal**



Fonte: Arquivo César Augusto Ávila Martins (fevereiro 2006).

Sem poder precisar o capital social inicial da indústria, pode-se dizer que o último arquivamento na JUCERGS data de 04 de julho de 1989.

Ainda no fim do período entre guerras a cidade do Rio Grande contara com a presença de estabelecimentos industriais que representam a gênese do que, posteriormente formará o maior parque de industrialização de pescados do Brasil.

Foi no ano de 1942 que a “Indústria Brasileira de Peixes Ltda.”, atualmente conhecida como “Pescal”, com sede na cidade de Porto Alegre, localizada na Rua Vigário José Inácio Nº 246, tinha, segundo contrato social pesquisado na JUCERGS, J. Renner & Cia. Ltda.; Júlio Renner; Arthur Pizoli; Plínio Gilberto Kroeff e Mário Jacob Hemb. A finalidade da empresa compreendia a pesca, exploração, beneficiamento, industrialização e comércio do pescado e de seus subprodutos, comércio e produção agrícola, exportação dos subprodutos de seu comércio dentro

e fora do país e o mais que conviesse, sendo que o capital social era de 1.500:000\$000<sup>22</sup>.

Em 1945, a empresa amplia seu capital para 3.000:000\$000<sup>23</sup>, sendo que em 1951, ocorre a primeira alteração de contrato social para a admissão de novos sócios: Julio Renner; e Julio Gaspar Renner e Paula Silveira Martins Llopert (esposa de João Llopert) e aumento do capital social de Cr\$ 3.000.000,00 para 6.500.000,00<sup>24</sup>.

Em 1958 ocorre a transferência da sede da empresa para a cidade do Rio Grande, localizada na Rua Marechal Andrea, 268. Segundo o anuário da empresa de 1975, mais de 5.000 toneladas de pescados supergelados da Pescal foram para mesa dos brasileiros em 1974, sendo que países como Estados Unidos, Japão, França, entre outros, já eram clientes há algum tempo.

Para atender o aumento da demanda de pescados e dar conta da distribuição da produção no centro-sul do país ela se apoiou nas empresas associadas Nutrigel, em São Paulo e Paraná e FORPEX, no Rio de Janeiro, que se especializaram na venda de produtos supergelados. O anuário da Pescal de 1975 ainda informa que, naquele ano a empresa empregava mais de 600 funcionários.

Ainda em 1974 a empresa contava com retomadas de incentivos fiscais realizados pelo Banco do Brasil, atitude que demonstrava a confiança depositada na orientação administrativa da empresa. Juntamente com esta informação a Pescal informava que acabava de colocar em funcionamento a nova unidade produtora de farinha e óleo de peixe, importada da Dinamarca, composta de moderníssimo e sofisticado equipamento, podendo industrializar 60 toneladas de matéria-prima por dia. Com a ampliação das instalações a Pescal estava industrializando um total de 110 toneladas de matéria-prima/dia<sup>25</sup>.

A Revista Nacional da Pesca de 1974, ainda informava que a expansão da empresa estava se processando em outros setores, especialmente nos domínios da captura, com a implantação de novos métodos de trabalho.

Assim e que acabam de chegar a Rio Grande os dois primeiros barcos – modelo P 11, encomendados pela Pescal nos estaleiros da

---

<sup>22</sup> Dados extraídos do contrato social da empresa na JUCERGS, datado de 17 de setembro de 1942.

<sup>23</sup> Dado extraído em ata arquivada na JUCERGS em 17 de maio de 1945.

<sup>24</sup> Dado extraído em ata arquivada na JUCERGS em 31 de maio de 1951.

<sup>25</sup> Revista Nacional da Pesca, número 13, p 8, 1974.



CORENA, de Itajaí, Santa Catarina. Com essa iniciativa retende a Pescal inaugurar uma nova era para a pesca artesanal em Rio Grande. Os barcos “São Pedro do Mar” e “Pirata do Mar” foram financiados pela empresa, ao pescador artesanal Antônio Machado Leão, que terá a responsabilidade de ser o iniciador dessa nova fase. Pretende, com isso, a PESCAL, dar melhores condições ao pescador, tanto no aspecto de produtividade como, e principalmente, no de segurança, já que, vêm os “P 11” substituir as tradicionais canoas abertas, com que se arriscam homens navegando milhas em mar aberto”. (Revista Nacional da Pesca, 1974, p. 8)

Os referidos barcos eram construídos em aço, com 11 metros de comprimento, capacidade para 10 toneladas de pescado, mais gelo, porão isotérmico, motor diesel 125 HP, guincho para tração de 15 toneladas, possuindo, ainda, alojamento, cozinha e sanitário. A tripulação de cada barco era constituída por três homens, ou seja, eram unidades de pequeno porte, porém com todos os recursos técnicos de um barco pesqueiro de grande porte.

**Foto 4: Rio Grande/RS: Embarcações da Pescal**



Fonte: Revista Nacional da Pesca, 1974.

**Figura 9: Mix mercadológico da fábrica Pescal**

**o mix mercadológico**

Para nós, a pesca industrializada deve ser desenvolvida com base na experiência e na técnica; experiência de muitos anos de realização do nosso pessoal e inovação técnica nas áreas de produção, distribuição e comercialização. Estamos, constantemente, atentos durante todas as fases do ciclo mercadológico porque acreditamos que, somente assim, estaremos garantindo a nossa permanência na liderança do mercado consumidor.

 **Pescal S.A.**  
Indústria Brasileira de Peixe
  **Forpex**  
Representações S.A.
  **nutrigel s.a.**  
alimentos supergelados

Fonte: Revista Nacional da Pesca, 1974.

Outra empresa fundada no período na cidade do Rio Grande foi a “Furtado S.A. Comércio e Indústria”, que inicia suas atividades em 1943, sob a razão social Furtado & Dourado Ltda., mais precisamente em 02 de dezembro, data que ocorre o ato constitutivo na JUCERGS. Inicialmente a empresa compreendia uma sociedade entre Francisco Furtado Gomes e Abel Francisco Dourado, cuja finalidade era: Conservas alimentícias, salga de peixe e comércio de exportação e importação em geral, com sede na Rua General Osório, nº 564, com um capital social de Cr\$ 300.000,00 (trezentos mil cruzeiros).

**Foto 5: Rio Grande/RS: Fachada fábrica Furtado S.A. Comércio e Indústria localizada na Avenida Portugal**



Fonte: Arquivo César Augusto Ávila Martins (outubro de 2006).

**Foto 6: Rio Grande/RS: Vista lateral da fábrica Furtado S.A. Comércio e Indústria localizada na Avenida Portugal**



Fonte: Arquivo César Augusto Ávila Martins (outubro 2006).

Através da pesquisa realizada nos arquivos da JUCERGS, ao longo de sua trajetória ocorreram várias alterações no contrato social da empresa, tanto para informar aumento do capital social, quanto para alteração dos membros da sociedade.

Em 1957, a Furtado & Dourado Ltda. tornava-se Furtado & Dourado & Cia., momento em que são admitidos os sócios: Fernando Félix Rodolpho Hartmann; Philadelpho Martins de Freitas; José Furtado Gomes; Madair Furtado Gomes; Antonio Amoroso Simões e Manoel Aureo Guimarães. Contudo, a ata de 23 de outubro de 1959, informa a transformação de sociedade em virtude do falecimento de José Furtado Gomes, permanecendo apenas os demais, sem admissão de novos sócios.

Em 1964, segundo ata arquivada em 3 de novembro do mesmo ano, o capital social da empresa era de Cr\$ 127.000.000,00, sendo que em 28 de junho de 1965, esse capital foi aumentado para Cr\$ 220.000.000,00. Em 1965, houve alteração de contrato social para Furtado S.A. Comércio e Indústria, sendo que em a ata de 23 de maio de 1973 informa que esta foi transferida para a Av. Portugal, nº 204.

Segundo a certidão simplificada da empresa na JUCERGS esta tinha como objetivo “a captura, industrialização, comercialização, importação e exportação de peixes, crustáceos e outros produtos do mar, congelados, secos, enlatados, semi-industrializados e *in natura*, armazenagem em geral, compra e venda, importação e exportação de vegetais, frutas, legumes e cereais, transporte frigorífico, por via rodoviária, de cargas próprias e de terceiros, bem como a participação em outras sociedades e critérios da diretoria”, sendo que no ano de 2003 o capital social da empresa compreende R\$ 7.742.481,05 (sete milhões setecentos e quarenta e dois mil quatrocentos e oitenta e um reais e cinco centavos), sob diretoria de Moacir Furtado Gomes (Diretor Presidente).

É a partir deste ambiente que a indústria metal-mecânica, crescendo, mesmo, em nível nacional, a taxas superiores aos demais ramos, irá, no Rio Grande do Sul, e acompanhando a tendência nacional, conhecer forte impulso. No Rio Grande do Sul,

A fabricação de equipamentos elétricos conhecerá o mesmo impulso, aparecendo, na cidade de Caxias do Sul, no último ano da década de 1930, os motores elétricos fabricados pela Eberle, iniciativa provocada tanto pela diminuição nas importações desse equipamento que a conjuntura

da Grande Depressão vinha promovendo, quanto pelo início da Segunda Grande Guerra, que tornou ainda mais restritas estas importações. (SILVA, 2006, p. 34)

Em linhas gerais, pode-se dizer que entre o último quartel do século XIX e o período que antecede a Primeira Guerra Mundial, que compreende a gênese da atividade industrial na cidade do Rio Grande, percebe-se a predominância das atividades ligadas aos bens de consumos simples, como o setor têxtil, alimentos, charutos. Processo que pode ser verificado em escala nacional “numa substituição de importações no setor têxtil, desde o Maranhão até o Rio Grande do Sul, beneficiada pelas tarifas ascendentes de 1879” (MAMIGONIAN, 2000, p. 38-9), mas que, se estendeu a outros ramos até o início do século XX, onde:

As produções mais avançadas eram as de alimentos, têxteis e vestuário, sendo que alguns destes setores já eram claramente industriais: tecidos de algodão, lã e juta, além da produção do açúcar, fósforos e cerveja, enquanto outros permaneciam ainda com características manufatureiras e mesmo artesanais, como as produções de calçados, chapéus, cigarros e charutos, móveis, banhas, charque, além dos curtumes e oficinas mecânicas e fundições. (MAMIGONIAN, 2000, p. 39)

Assim como na Inglaterra do século XVIII, o ramo industrial têxtil foi o primeiro a se tornar industrial, porém, sem passar pelo longo período manufatureiro, passando rapidamente da fase artesanal para industrial. “Esta passagem ganhou impulso a partir de 1865-70, visando atender as necessidades das fazendas, que se especializavam nos gêneros de exportação e abandonavam a produção artesanal de auto-consumo” (MAMIGONIAN, 2000, p. 39).

No ramo de alimentos, pode-se dizer que houve grande diversificação no período, sendo que “certos segmentos ainda mantinham características fortemente manufatureiras, como os estabelecimentos de banha de porco e, sobretudo as charqueadas, muito numerosas no Rio Grande do Sul, onde as maiores unidades

empregavam centenas de trabalhadores.” (MAMIGONIAN, 2000, p. 40).

Durante a Primeira Guerra Mundial, “a partir de incentivos governamentais, implantavam-se matadouros-frigoríficos, principalmente em São Paulo, usando técnicas modernas e voltados conjuntamente às exportações (...) que acabaram sendo controlados por capitais norte-americanos e ingleses.” (MAMIGONIAN, 2000, p. 40).

No que diz respeito à cidade do Rio Grande, o período do “entre guerras” traz consigo um elemento novo, que, não se verifica apenas em escala local, e sim um processo que é observado em escala regional, nacional, e mundial, dado pela presença do capital industrial norte-americano. A instalação do Frigorífico Swift representa um marco no que se refere ao desenvolvimento da atividade industrial na cidade em estudo. Neste sentido, a instalação deste empreendimento será analisada à parte no tópico a seguir.

### **3.3. Surgimento do frigorífico Swift: a presença do capital industrial norte-americano na cidade do Rio Grande**

Segundo Mamigonian (1976, p. 9), primeiro frigorífico brasileiro começou a funcionar em 1913, em Barretos, visando o abastecimento do crescente mercado paulistano, até então atendido por precários matadouros. A iniciativa foi de A. Silva Prado, grande cafeicultor, industrial (Cia. Vidraria Sta. Mariana -1895) e grande acionista da Cia. Paulista de Estrada de ferro, que atravessava importantes zonas de café e alcançava as invernadas do norte de São Paulo. Durante a 1ª Guerra Mundial, surgiram outras duas iniciativas nacionais: em Santos, pelo empresário local de engenharia R. Simonsen e em Barbacena, sul de Minas, por empresários locais, em ambos os casos aproveitando a conjuntura favorável do mercado externo de carnes.

Nos fins do século XIX,

Companhias européias e americanas haviam-se estabelecido na Argentina com o objetivo de exportar carnes. A conflagração mundial de 1914-18 foi a ocasião propícia para investirem no Brasil, pois não só a Europa aumentava suas importações, como o governo brasileiro estimulava os investimentos, visando aumentar

exportações, para compensar a queda do comércio de café. Dos seis estabelecimentos estrangeiros que começaram a funcionar até 1920, quatro foram montados no R. Grande do Sul, por iniciativa das três gigantescas firmas norte-americanas: Swift, Armour e Wilson. Neste período, surgiram dois frigoríficos estrangeiros no Brasil central: um em São Paulo (Continental Products) e outro nas proximidades da Guanabara (Brazilian Meat-Anglo). Em 1923, começou a funcionar em São Paulo o frigorífico Armour e posteriormente Wilson e Swift também procuraram São Paulo, adquirindo o Continental Products (1927) e um pequeno frigorífico nacional (1933), respectivamente. (MAMIGONIAN, 1976, p. 9)

A companhia Swift integrava o conjunto *The Big Four*, de Chicago, Estados Unidos. Este aglomerado “foi fundado por Gustavo Swift, em 1839, tendo sido iniciado a partir de um simples açougue, originalmente estabelecido em Boston” (COSTA, 2001, p. 43). Transferindo-se posteriormente para Chicago, em função da possibilidade de abastecimento do mercado interno americano, criou um frigorífico, “que viria a se constituir numa das maiores potências da indústria de carnes no mundo, operando nos Estados Unidos e no Prata” (PESAVENTO, 1980, P. 138)

Por ser um fornecedor de matéria-prima em potencial, o Rio Grande do Sul passou a ser alvo do capital estrangeiro para a exploração do comércio da carne industrializada. “Foi assim que a Companhia Swift decidiu se instalar no município do Rio Grande, interesse esse impulsionado pelas facilidades de transporte que o porto local proporcionaria” (COSTA, 2001, p. 43). Tanto que,

Os primeiros contatos da empresa norte-americana foram estabelecidos com a cúpula da *Companhia Française Du Port do Rio Grande do Sul*, então concessionária das áreas e das atividades portuárias, local onde pretendia se estabelecer, e com o governo da União. E pelo decreto nº 19.492 de 31 de maio de 1917, a instalação e funcionamento da Companhia

Anônima Swift do Brasil foi acordado. (COSTA, 2001, p. 44)

O Relatório da Intendência Municipal do Rio Grande de 1917 expressa termos do acordo, os quais alguns aspectos são: os terrenos vendidos à Swift pela Compagnie Française Du Port correspondiam a uma superfície total de 23 hectares; o preço de venda chegou a 24 mil dólares americanos ouro por hectare, a Companhia Swift ficou obrigada a pagar integralmente as taxas portuárias. A Intendência Municipal considerava este empreendimento exitoso, o que justificava em função dos “benefícios que estabelecimentos dessa ordem trazem as localidades onde se instalam<sup>26</sup>”. Todavia,

As vantagens oferecidas a Companhia não foram poucas, o que não permitia um significativo aumento na renda do município. Entre as concessões vigoraram por 30 anos: a isenção do imposto predial ou de qualquer outro que incidisse sobre construções, benfeitorias e anexos ocupados pelo matadouro, frigorífico e sobre os imóveis, bens e serviços da Companhia; a cobrança de impostos relativo ao gado abatido, recairia somente sobre aquele destinado ao enlatamento. (COSTA, 2001, p. 44)

Assim que tomou posse da área adquirida, a empresa começou os trabalhos para o início das obras projetadas, recebendo grande quantidade de material para este fim. A planta da Companhia Swift estava assim distribuída:

Um edifício fertilizado (13x40); um edifício para depósito de ossos e azeite (20x55), um edifício para o matadouro (34x33); um edifício para a manipulação de carne (30x33); um edifício para funilaria (13x35); um edifício para a usina (18x36); um edifício para a bomba (15x36); um edifício para o escritório de apontadores (16x22); um edifício para a oficina (13x30); um edifício para a administração (25x40); um edifício para a refrigeração de 5 andares (48m 668 de frente, 77m

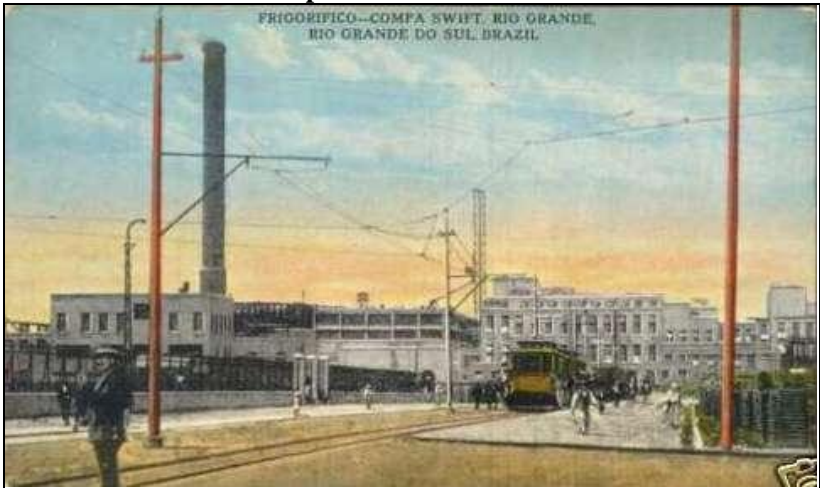
---

<sup>26</sup> Relatórios da Intendência Municipal, 1917, p. 26.



93 de comprimento, 21m 57 de altura). Além do conjunto formado por estas edificações, a empresa projetou e construiu um cais próprio junto ao porto. (COSTA, 2001, p. 45)

**Figura 10: Rio Grande/RS: Ilustração da Companhia Swift do Brasil**



Fonte: [www.armazendoporto.blogspot.com](http://www.armazendoporto.blogspot.com). Acessado em 03/02/2011.

O projeto da Companhia Swift constituía-se no trabalho de preparação de carnes destinadas a exportação para a Europa, quarto de rês congelados, bem como na produção de carnes enlatadas, extratos de carnes, entre outros, com capacidade para abater cerca de 1.000 rezes por dia. Através de uma descrição pública no jornal Rio Grande em 21 de setembro de 1918, podemos ter uma idéia do funcionamento da seção de conservas:

(...) A entrada do gado para essa parte do frigorífico onde será feita a matança de todo o gado destinado ao consumo das indústrias de conservas e frigorificação, dá-se por um plano inclinado, sendo os animais compelidos até o curro, onde são encerrados, por meio de um excitador elétrico. O curro é constituído por dois compartimentos, um destinado a receber o gado e outro paralelo e unido a este e subdividido em três compartimentos, dos quais cada um recebe um

animal destinado ao sacrifício, que é levado a efeito da forma mais humana. Pois, é praticado por um maleta de ferro com suficiente peso para produzir o desejado efeito, com o qual dá-se uma forte pancada na região frontal do animal, que ao recebê-la cai como que fulminado pela hemorragia cerebral, conseqüente ao golpe e em seguida é puxado para o grande compartimento destinado as demais operações preparatórias, por meio de potentes aparelhos elétricos. Aí, o animal desnucado e depois sangrado e esfolado, sendo conduzido por um aparelho automático com o auxílio de guindastes especiais, movidos por energia elétrica; até uma mesa, onde são retiradas as vísceras que são aí examinadas pelo inspetor de carnes do governo federal, a fim de ser verificado o seu estado de saúde.

Terminada esta operação é o animal conduzido para o ponto onde se encontram os aparelhos de lavagem, resistentes escovas munidas de repuxos d água e depois divididos por meio de serras especiais em duas metades, que depois são desossadas e partidas para serem produzidas as peças destinadas a conserva. (Jornal do Rio Grande, 21/09/1918, p. 239)

A Companhia começou a trabalhar com o processo de frigorificação em 17 de janeiro de 1919. A matéria-prima necessária a produção, o gado, era adquirida na região litorânea, na zona de Santa Vitória do Palmar, e também na campanha, especialmente no município de Bagé.

Fortunato Pimentel (1944) estima que a fábrica empregava mais de 1.500 pessoas, enquanto Sandra Pesavento (1980, p. 139) calcula que “lá poderiam trabalhar cerca de 1.800 operários, todavia, no Relatório da Intendência Municipal de 1918, constava que o quadro da empresa contava com 2.000 funcionários”<sup>27</sup>.

No que se refere ao emprego de mão-de-obra, a política inicialmente adotada pela Swift provocou certo desconforto. Tanto o

---

<sup>27</sup> Intendência Municipal do Rio Grande, Relatório do Capitão Dr. Alfredo Soares do Nascimento. Intendência do Município apresentado ao Conselheiro Municipal em sessão de 2 de setembro de 1918 e correspondente ao período de 1º de julho de 1917 a 30 de junho de 1918.

poder público quanto os habitantes locais ansiavam por ocupar esse novos postos de emprego. Entretanto, através do jornal, percebemos que a empresa convocava trabalhadores de outros países, principalmente da região platina. A fim de ilustrar este comentário, transcreveremos, abaixo, uma correspondência remetida ao jornal Rio Grande e publicada por este periódico, referente ao descontentamento de um cidadão local em função da convocação de operários argentinos feita pela Swift.

Por um anúncio as Swift em Buenos Aires: Ao Sr. Redator do Rio Grande. Tendo em vosso jornal, ontem, deparei em uma correspondência enviada de Buenos Aires, com o anúncio que poderosa firma norte-americana Swift, do Brasil mandou publicar em um diário daquela capital. Como eu, muitos patrícios ficaram perplexos quando tiveram conhecimento do anúncio da Swift, pois, infelizmente, ainda não é tão especial a situação desta cidade, para que não haja rapazes desocupados e em condições de preencher as vagas existentes nos escritórios da referida firma. É razoável que a Swift escolha os seus empregados. Mas não deixa de ser censurável que faça a seleção entre o elemento nacional para mandar buscar na República Argentina pessoal que aqui é encontrado do mesmo modo e da mesma qualidade. Era o caso da Swift mandar buscar na Argentina ou no Uruguai a matéria prima de que carece para explorar a indústria e que se destina pois os rebanhos desses países vizinhos talvez sejam superiores aos nossos. Se o funcionamento das empresas estrangeiras no país só fosse permitido se figurasse nos seus estatutos a obrigação de figurar 1/3 do pessoal nacional, nas suas oficinas, escritórios, etc. certamente não se daria o que está dando, com manifesto prejuízo do artigo nacional. Com o anúncio em questão, publicado no estrangeiro, a nossa situação não é das melhores, pois, ficamos desmoralizados perante os preferidos. Ainda se a Swift exigisse o conhecimento de idioma inglês, vá, porque não são todos que o conhecem, mas, apenas o manejo das máquinas de escrever, ora, isso até causa riso. É bem provável, Sr. Redator, que o ilustrado patrício Florisbelo Leivas, que diariamente vem

profligando, pelas colunas desse jornal, a ineúria, a má vontade e a inépcia de muita gente – já se tenha manifestado sobre a incoerência do anúncio, mas, como na época atual não fica bem dizer verdades, como noutros tempos dizia desassombradamente o grande Eduardo Prado, apenas comentará no silêncio dos gabinetes. (Jornal do Rio Grande, 05/07/1918, p. 5).

Segundo Pimentel (1944), o capital inicial da Swift girava em torno de Cr\$ 3.000.000,00 e teria investido cerca de Cr\$ 800.000,00 na construção de prédios. Todavia, segundo informações coletadas na JUCERGS, este capital era de quinhentos mil dólares, e foi ampliado em 1942 para 3 milhões de dólares<sup>28</sup>. Depois de estar definitivamente instalada, “trabalhou com processo de refrigeração e conserva, produzindo carne enlatada, caracu, óleo e línguas enlatadas”, beneficiando também “couro salgado, sedo, azeite de mocotó, tripas, chifres, ossos para cola, nervos, cascos, ossos industriais, crina animal e adubos, entre outros, passando a trabalhar na produção de charque a partir de 1933” (COSTA, 2001, p. 50).

Para se ter uma idéia do volume de abate praticado no frigorífico no período entre guerras, será apresentado, abaixo, um quadro estatístico demonstrativo, de 1918 até 1942.

**Quadro 4: Matança no frigorífico Swift em Rio Grande de 1918 à 1942.**

<b>Período</b>	<b>Bovinos</b>	<b>Vacas</b>	<b>Terneiros</b>	<b>Ovinos</b>
<b>1918</b>	4.145			
<b>1919</b>	64.512			
<b>1920</b>	62.890			
<b>1921</b>	50.781			
<b>1922</b>	24.539			
<b>1923</b>	55.886	17.994	53	15.523
<b>1924</b>	59.165	11.143		
<b>1925</b>	58.149	4.378	152	8.328
<b>1926</b>	Não houve			
<b>1927</b>	Não houve			
<b>1928</b>	44.965	9.889	1.417	10.702

<sup>28</sup> Ata de Assembléia Ordinária de 21 de maio de 1942, JUCERGS.

<b>1929</b>	57.338	13.115	16.724	33.269
<b>1930</b>	94.709	34.955	28.803	43.392
<b>1931</b>	71.084	8.504	16.606	9.549
<b>1932</b>	43.027	654	16.512	8.115
<b>1933</b>	55.629	01	8.201	12.215
<b>1934</b>	62.771	686	17.095	
<b>1935</b>	92.511	810	12.598	22.995
<b>1936</b>	105.268	19.634	28.396	153.298
<b>1937</b>	196.033	30.247	54.224	280.504
<b>1938</b>	214.919	33.790	55.017	303.726
<b>1939</b>	227.555	40.258	41.803	309.616
<b>1940</b>	303.238	41.550	58.307	403.135
<b>1941</b>	297.961	2.789	51.888	352.638
<b>1942</b>	257.360	12.832	67.106	384.044

Fonte: (PIMENTEL, 1944, p. 226-7.). Adaptado pelo autor.

Analisando o quadro acima pode-se inferir que, pouco a pouco, desde sua fundação, a empresa expandiu significativamente o volume de animais abatidos. Inicialmente restringindo-se ao abate de bovinos, e diversificando para o abate dos demais animais a partir de 1923. Em relação aos bovinos percebe-se que, de 1920 a 1930 houve um aumento de 33%; de 1930 para 1942 a taxa de aumento alcançou 63%.

Se tomarmos por base outros dois frigoríficos, também de capital norte-americano, instalados no estado, será possível constatar que a atividade desenvolvida pelo frigorífico Swift instalado na cidade era extremamente significativa.

#### **Quadro 5: Abate de gado Vacum entre 1941 e 1942.**

<b>Frigorífico</b>	<b>1941</b>	<b>1942</b>
<b>Swift (Rio Grande)</b>	257.360	328.180
<b>Swift (Rosário do Sul)</b>	56.611	91.704
<b>Cia. Armour (S. do Livramento)</b>	175.640	168.880

Fonte: (PIMENTEL, s.d.)

Em 1941, a Swift de Rio Grande abatia 78% a mais de gado vacum do que a Swift de Rosário, e 35% a mais da quantidade abatida pela Companhia Armour. No ano seguinte, a Swift de Rio Grande manteve um índice superior de abates, correspondendo,

respectivamente, a 72% e 49% dos congêneres de Rosário do Sul e Santana do Livramento.

A Swift também produzia conservas de frutas e vegetais. Apesar de não conseguirmos precisar a data que tal diversificação tem origem, nos é possível relacionar os tipos de produtos que industrializavam,

Ervilhas em conservas, ervilhas com cenoura, tomates em conserva, molho de tomate (catchup), extrato de tomate, pêssegos em calda pêra em calda, ameixas em calda, geléia de pêssegos, geléia de laranja, geléia de ameixas, vagens em conserva, marmelada, feijão branco com toucinho e molho de tomate, cenouras, espinafre, morangos em calda, geléia de morangos. (PIMENTEL, s.d., p. 195)

A companhia Swift continuou desenvolvendo suas atividades produtivas até fins da década de 1950, desempenhando importante papel na vida econômica e social do município. Mas foi neste período que se deu o encerramento das atividades do frigorífico.

A expansão das atividades dessa multinacional, voltada totalmente ao mercado externo, acabou por contribuir à diminuição do rebanho gaúcho. Medidas de preservação das matrizes bovinas, tomadas pelo governo do Estado, diminuíram a cota de abate, levando ao desinteresse na manutenção do frigorífico em Rio Grande. Ao final do decênio de 1950, a Swift fechou o frigorífico em Rio Grande, deixando um elevado número de desempregados, agravando os problemas sociais já existentes. (VIEIRA, 1983, p. 134)

Apesar de não podermos apontar com precisão os motivos que causaram o encerramento das atividades produtivas do frigorífico na cidade do Rio Grande, pode-se inferir que, com a passagem dos conflitos bélicos verificados em escala mundial - que haviam estimulado a instalação de estabelecimentos, os quais a finalidade era a exportação de carnes congeladas para os países envolvidos em conflitos bélicos, tornaram, de certa maneira, inviável a continuidade desta atividade na

cidade do Rio Grande. O fato de esta empresa ter sido uma filial de um grupo norte-americano dificulta ainda mais este tipo de análise, visto a precariedade dos documentos encontrados na JUCERGS. Todavia, a última ata do frigorífico no referido órgão data de 1955, corroborando as informações que destacam o fechamento desta indústria na década de 50.

### **3.4. Refinaria de Petróleo Ipiranga: O início da indústria química em Rio Grande**

A criação da Refinaria de Petróleo Ipiranga merece destacada atenção no contexto industrial, na medida em que

Naquela época, Rio Grande só conhecia, da incipiente indústria brasileira, o burburinho dos teares das fábricas de tecidos, o vai-e-vem dos barcos pesqueiros e os proveitos de um frigorífico. Embora distante dos grandes centros da economia nacional, a cidade já era um dos principais pólos de desenvolvimento da região. Localizada na costa atlântica, junto à entrada da lagoa dos Patos, abrigava o único porto marítimo do Rio Grande do Sul e começava a atrair para o sul do país novas empresas comerciais e industriais. Dentre essas, uma que se organizava para operar em um setor que até então permanecia praticamente inexplorado no Brasil: o petróleo. (ASSIS, 1997, p. 12)

A Ipiranga S.A. Companhia Brasileira de Petróleos foi fundada dia 7 de setembro de 1937, na cidade do Rio Grande, sob um forte temporal que atrapalhava também as comemorações cívicas de 115º aniversário da Independência do Brasil. A fundação da empresa e o início das atividades da Refinaria foram os resultados de um projeto que tinha origem em 1933, na cidade de Uruguaiana, que faz fronteira com a Argentina e o Uruguai. “Naquele 1933, o pecuarista e comerciante brasileiro João Francisco Tellechea, o comerciante e pecuarista argentino naturalizado brasileiro Eustaquio Ormazabal e os argentinos Raul Aguiar e Manuel Morales uniram-se para produzir derivados básicos de petróleo destinados a atender o mercado do Rio Grande do Sul” (ASSIS, 1997, p. 13).

Assim, nasceu a pequena unidade produtiva e pioneira, em Uruguaiana. Esta empresa teve que enfrentar a concorrência de empresas estrangeiras que, como ela, tentavam definir seus espaços em um mercado ainda pequeno, “Dentre os quais destacavam-se a capital, Porto Alegre, e as cidades de Pelotas e Novo Hamburgo, além do Rio Grande” (ASSIS, 1997, p. 13).

Por mais incipiente que fosse, o mercado rio-grandense por si só, já justificava a implantação de uma unidade produtora de derivados de petróleo. Naqueles primeiros anos de 1930, o Brasil já começava a sentir os reflexos da grande revolução tecnológica que, regida pelo setor petrolífero, moldava um novo estilo de vida nos países industrializados. Neste contexto, subprodutos de petróleo bruto tais como: gasolina, querosene, óleo diesel, óleo combustível e lubrificantes passavam a ser essenciais.

Mais ainda quando Henry Ford, em 1908, entregou ao mercado mundial a primeira versão popular de automóvel – famoso Modelo T -, e as frotas de veículos aumentaram rapidamente, ano a ano, processo que em pouco tempo levaria a uma total reformulação dos conceitos de progresso e de modernidade. O escritor Monteiro Lobato, que conheceu de perto a cultura norte-americana daqueles anos, foi um dos primeiros a perceber que, pelos paradigmas da nova civilização que brotava no planeta, investir na exploração de petróleo equivalia a investir no desenvolvimento das nações. (ASSIS, 1997, P.14)

Foram necessários alguns anos para que o Brasil compreendesse o alcance do que Lobato já dizia. Enquanto isso, o Brasil importava todos os combustíveis necessários para movimentar a frota de veículos, que, embora pequena, começava a dar sinais de crescimento.

Em 26 de novembro de 1934, processando cerca de 400 barris/dia, começa a funcionar a Destilaria de Petróleo Rio-Grandense, na cidade de Uruguaiana. “Pela primeira vez no Brasil eram produzidos em escala industrial, gasolina, querosene, óleo diesel e óleo combustível” (ASSIS, 1997, p. 14).

É certo que todo o equipamento da Destilaria havia sido produzido em Buenos Aires e que o início das atividades só foi possível graças ao



trabalho de técnicos estrangeiros, como o russo Estebén Polanski, que encarregou-se do projeto de construção, e o búlgaro Pedro Ivanoff Popoff, que assumiu o desafio de colocar a Destilaria em funcionamento. Mas nada disso diminuía a importância daquele empreendimento, fincado na margem brasileira do rio Uruguai. (ASSIS, 1997, p. 14)

Segundo a autora, o negócio exigia uma complexa logística para transportar a matéria-prima proveniente do Equador. Para chegar até Uruguiana, os navios –tanque que levavam o petróleo cru contornavam o sul do continente e atracavam no porto de Buenos Aires . Dali, o petróleo seguia de trem até a cidade argentina de Passo de Los Libres, cruzava o rio Uruguia a bordo de uma chata-tanque e era desembarcado direto na Destilaria.

Logo em seguida a criação da destilaria, o governo argentino criava uma lei que proibiria a reexportação de petróleo a partir do território do país. Em doze meses, contados da data da lei, estaria interrompido o fluxo de petróleo da Argentina para o Brasil e uma solução se fazia urgente. As primeiras rotas cogitadas – trazer o petróleo de Montevideu e dali para o Brasil – apresentavam o grave inconveniente de a matéria-prima ainda ter que transitar por diferentes países. Para eliminar definitivamente essa dificuldade, decidiu-se que o petróleo cru deveria ser desembarcado diretamente em porto brasileiro. O local escolhido para sediar o empreendimento foi a cidade do Rio Grande, “onde, seriam construídos tanques de armazenagem junto ao porto, nos quais o óleo seria armazenado para depois ser levado a Uruguiana” (ASSIS, 1997, p 15).

Ao mesmo tempo em que os sócios da Destilaria Rio-Grandense arquitetavam novos meios de fazer sua matéria-prima chegar à destilaria, outros empresários – os uruguaios Juan Ganzo Fernandez, Numa Pesquera, Luiz Julio Supervielle e os brasileiros Her Ribeiro Mattos e Oscar Germano Pedreira – preparavam-se para construir a segunda destilaria brasileira de petróleo em Santana do Livramento, na fronteira com o Uruguai, país do qual contavam fazer passar o petróleo cru.

Todavia, os planos da nova destilaria não se concretizaram, e não por ser inviável, a combinação de fatores que influenciaram, resultaram das dificuldades dos empresários de Uruguiana e o os novos projetos dos empreendedores de Santana do Livramento. Desta forma,

os dois grupos decidiram unir interesses e capitais, fosse em Uruguaiana, fosse em Santana do Livramento, era comum a todos que o transporte da matéria-prima sempre seria uma dificuldade adicional. Contudo, optar pelos tanques no porto do Rio Grande implicava trabalhar com longos períodos de armazenamento e, conseqüentemente, com longos períodos de imobilização do capital.

A solução que pareceu comum as partes interessadas foi investir na construção de uma nova unidade produtiva, a ser instalada na própria cidade do Rio Grande.

Em 6 de agosto de 1936, em Porto Alegre, empresários brasileiros, argentinos e uruguaios formalizaram a constituição da nova empresa – Ipiranga S.A. Companhia Brasileira de Petróleos. A primeira dificuldade a ser transposta foi referente à localização das instalações da indústria.

O começo foi difícil. A colaboração do governo do estado do Rio Grande do Sul e, em particular, do general José Antônio Flores da Cunha – que havia cedido por arrendamento um terreno em frente ao porto, para a construção da Refinaria em rio Grande -, não foi suficiente para o efetivo início da empreitada. O projeto foi embargado pelo governo federal, sob a alegação de que a área arrendada estava incluída em um plano de urbanização já aprovado. (ASSIS, 1997, p. 16)

Nessas circunstâncias, fazia-se necessária a compra de outra área o mais rápido possível, visto que, os equipamentos que seriam utilizados nas instalações eram importados e corriam o risco de deterioração, uma vez que já haviam sido importados e estavam precariamente depositados no porto. A solução não era simples, pois o terreno “deveria preencher uma série de condições que o tornaram difícil de encontrar numa cidade antiga como Rio Grande. Essas condições eram: área de 10 a 12 hectares; fácil ligação à rede elétrica; ligação à linha de Viação Férrea e possibilidades de acesso rodoviário da refinaria à cidade” (BASTOS, 1967, p. 7). Segundo Bastos (1967), a cidade contava com administração do engenheiro Antônio Meirelles Leite, intendente municipal, que tudo fez para evitar que a nova indústria deixasse de se instalar em Rio Grande, evidenciando o interesse do poder público em colaborar com o empreendimento.

Posto isso, “diretoria e poder público chegaram à conclusão de que os únicos terrenos que preenchiam as exigências eram localizados nos banhados do terrapleno oeste” (BASTOS, in: NEVES, 1989, p. 134-135). As difíceis condições do terreno escolhido são ressaltadas por (ASSIS, 1997, p.16), quando relata que a “Lama, vegetação com raízes expostas, insetos, tudo desafiava os ânimos. Parecia impossível que aquele chão instável e alagadiço pudesse suportar uma obra daquela dimensão”.

Contudo, o terreno foi drenado e aterrado. Mário Tavares, um dos primeiros funcionários da Ipiranga em entrevista ao Projeto Memória da empresa, diz que “o corpo atolava até a cintura no barro mole do ‘banhado’. A macega cortava a pele. Um ‘macegão’ alto que quase cobria um homem (ASSIS, 1997, p. 27). O referido funcionário relata como foi convidado para trabalhar na preparação do terreno, onde seria fundada a Ipiranga:

Um engenheiro, que só mais tarde eu vim a saber que era da recém-nascida Ipiranga e que se chamava Francisco Martins Bastos, pediu ao meu capataz um homem para ajudá-lo na medição de um trecho do banhado que existia no fim da rua Coronel Sampaio, a fim de demarcar um terreno adquirido ali pela Ipiranga. E como foi difícil! Era um lodaçal enorme. Tão grande que até assustava. Nenhum bicho vivia ali (...). (ASSIS, 1997, p. 28)

Neste momento, o aterro da área era a premissa principal, antes de se iniciar a construção propriamente dita. Logo após as dificuldades enfrentadas na primeira fase da construção, iniciada imediatamente após o término de cada etapa do aterro, foi levantada com relativa rapidez, e a refinaria foi inaugurada.

O Jornal do Rio Grande traz uma nota registrando o ato inaugural da Ipiranga na cidade do Rio Grande.

#### A Ypiranga

Inaugurará a sua Destilaria de Petróleo no dia da Pátria.

A Ypiranga S.A., Companhia de Petróleo sedeadada nesta cidade procederá, às 15 horas do próximo dia 7, o Dia da Pátria, ao acto inaugural da grande destilaria de petróleo que em poucos mezes de trabalho, trabalho dirigido com inteligência,

perseverança e método, acaba de aqui montar, no extremo sudoeste do terrapleno de Porto Novo, sobre a margem do Sacco da Mangueira, em largo trecho de terreno que era, antes, parte, dos tamamares inaproveitáveis daquela zona, e que é, hoje, a base consolidada e firme de um grande e admirável porque industrial, novo, completamente, entre nós, e que se destina a dar novo e vigoroso impulso a expansão econômica do Rio Grande do Sul, e, particularmente, do Rio Grande, em que a sua benéfica influência na vida econômica da nossa coletividade já vem fazendo sentir.

A inauguração da Destilaria de Petróleo da Ypiranga S.A., assinalada pelo auspiciosíssimo início das vendas do producto de primeiro carregamento de petróleo bruto que há dias recebeu, como noticiamos, então, e destilou, será um acto de singular expressão na vida econômica Rio-grandense, e mesmo nacional, pela importância que essa indústria vai representar na nossa balança comercial.

A gerência geral da Ypiranga S.A., teve a gentileza de nos endereçar convite para a referida inauguração. (Jornal do Rio Grande. 02/09/1937, p. 1)

Enquanto os rio-grandinos assistiam o andamento das obras e, a cada dia que se aproximava a inauguração, os jornais, vinham “recheados” de frases enaltecedoras, como por exemplo: “O último e poderoso marco do grandioso futuro de progresso e desenvolvimento para o qual marchamos” (ASSIS, 1997, p. 33), assim como foi anunciado em periódicos rio-grandinos que “Quando se viu o Tácito, enorme, chegando, foi uma festa! O vapor argentino trazia a primeira remessa de petróleo cru que inauguraria o trabalho de refino” (ASSIS, 1997, p. 32).

Outro grande obstáculo que a indústria de refinação de petróleo enfrentaria seria a falta de técnicos especializados em petróleo e operadores para as unidades de refinaria, devido à indústria de refinação de petróleo ser uma novidade no Brasil. A diretoria da Ipiranga, decidiu então, contratar técnicos argentinos para operar a refinaria, porém, os problemas não cessaram. A solução, segundo o grupo de diretores,

deveria ser buscada dentro da própria empresa, ou por pessoas ligadas a ela.

Após terem procurado engenheiros brasileiros para assumirem a superintendência da parte técnica, e na intenção de cercar-se de elementos que garantissem, pelo menos o futuro da companhia, dentro do critério mais técnico possível, foi lembrado o nome de Esteban Polanski, engenheiro russo, que anos antes participara da construção da Destilaria de Uruguaiiana. Sua colaboração foi fundamental, visto que Polanski estudava e cuidava dos ajustes no equipamento. Segundo (ASSIS, 1997, p. 36-37), “À noite, transformava-se em professor para ensinar o que sabia aos demais engenheiros e técnicos da Refinaria”. Muitas modificações estavam sendo introduzidas, mas Polanski necessitou afastar-se, porém, deixou trabalhos específicos para ser executados enquanto estivesse fora, durante três meses.

O empenho principal fora em solucionar os problemas técnicos, no entanto não se aperceberam de outro grave problema iniciava-se: A refinaria produzia, os quatro produtos básicos: gasolina, querosene, óleo vegetal e “fuel-oil” (óleo combustível pesado). Em relação a gasolina e o óleo diesel, não encontravam dificuldade para comercializá-los. Por outro lado, o querosene e o “fuel-oil”, não conseguiam vender um litro sequer. E para resolver esse problema, não tinham como diminuir a produção desses dois produtos, pois, para a obtenção de cada litro de gasolina, forçosamente, produziam uma determinada quantidade dos mesmos. Devido a limitada capacidade de armazenamento, a refinaria teria que parar. (SANTOS, 2001, p. 35)

Segundo Bastos, “Morreríamos ‘afogados’ nos produtos que estávamos produzindo” (in: NEVES, 1989, p. 142). A explicação de não haver colocação para o *fuel oil*, é que, as caldeiras a vapor existentes no estado consumiam, em quase totalidade, carvão nacional ou lenha, naquela época. Neste momento que, “foi montada então, por Polanski (que retornara a Rio Grande), uma fábrica de óleos lubrificantes, utilizando o *fuel-oil* como matéria-prima. Esse lubrificante passou a ser vendido para motores de combustão interna ou de explosão, bem como para máquinas a vapor” (SANTOS, 2001, p. 35). Restava saber o que fazer com o estoque de querosene. E é o que Bastos revela,

Solucionamo-lo mediante uma manobra comercial, que consistiu emenlatar todo o produto disponível e mandá-lo para os estados de Santa Catarina e Paraná, pelo que poderíamos vendê-los aqui. Desfizemo-nos, assim, do estoque excessivo e, ao mesmo tempo, normalizamos o mercado gaúcho, cujos preços muito baixos, evitavam a nossa penetração. (NEVES, 1989, p. 142)

Difícil pensar que um produto com alto rigor técnico não conseguisse ter aceitação no mercado local, todavia, como hipótese, vale o registro feito por (ASSIS, 1997, p. 37), segundo comerciantes da época, onde: “A principal concorrente exibia na embalagem a figura de um jacaré, muito mais atraente aos olhos dos consumidores que quaisquer especificações técnicas, por melhores que fossem”. A solução encontrada para enfrentar a concorrência, foi utilizar-se da imagem de um cão. O relato de Assis (1997) pode nos dar dimensão da importância da marca,

Moço me veja uma lata daquela do cachorro! Era assim que se pedia o querosene da Ipiranga, trazia no rótulo a imagem de um cão policial e o lema ‘Fiel a sua Missão!’. A missão era produzir boa iluminação, em tempos de lampião e lamparina (...). Foi o próprio Bastos a Idéia da marca, inspirada em seu cachorro, e como vendeu. Tamanho foi o sucesso da marca caseira, que ela ganhou espaço também nas latas de Ipirol, o óleo para motor produzido na Refinaria. (ASSIS, 1997, p. 50).

A primeira marca da Ipiranga surgiu logo na época da inauguração da empresa, quando esta ainda se chamava Ipiranga S.A., - Companhia Brasileira de Petróleo. Esta apresentava um triângulo inserido em um círculo.

No decorrer dos anos a marca passou por diversas modificações, todavia o triângulo, considerado a figura de maior sustentação na matemática, continua presente. “O triângulo continua lá, assegurando a estabilidade da Ipiranga pelas próximas décadas” (NEVES, 1989, p. 164).

Voltando ao ano de 1938, quando a Ipiranga parecia estar próxima a estabilidade, eis que um novo golpe traria sérias dificuldades para a empresa. “O governo nacionalizava a industrialização do petróleo por meio do decreto-lei nº 355. esse dispositivo legal estabelecia que só poderiam ser acionistas de refinarias de petróleo, brasileiros natos. Os sócios argentinos e uruguaios foram obrigados a então vender suas ações” (SANTOS, 2001, p. 38).

Neste período, começou a ser moldada a estrutura de controle acionário da Ipiranga que prevalece até hoje. A saída dos argentinos e uruguaios coincidiu com o início da Segunda Grande Guerra. Isto trouxe grandes dificuldades para a empresa. “Abalada sua estrutura organizacional e financeira, a Ipiranga sofreu também com a queda drástica na produção com o fornecimento irregular de matéria-prima. “Isso levou a paralisação de suas atividades por cerca de um ano” (CINTRA NETO, 1989).

Em relação à problemática enfrentada nesse final de década, pelos empreendedores que se lançavam ao “desconhecido” petróleo, Gabriel Cohn faz a seguinte referência à dinâmica desenvolvida nos anos 30:

Vai-se descortinando, assim, o quadro das relações os diversos grupos de interesse na área do petróleo, na época. É um quadro que tem muito de uma ‘comédia de erros’. De um lado, órgãos públicos mal estruturados e mal aparelhados, funcionando conforme o padrão tradicional da burocracia rotineira, de outro, empresários mais servidos de ousadia do que de recursos e que eram levados, em parte por interesse público, a procurar apoio nessa máquina administrativa, ficando, finalmente, à mercê de sua incompetência ou mesmo do arbítrio dos órgãos oficiais (...). (MOURA, 1986, p. 20, *apud*, SANTOS, 2001, p. 40)

As medidas aprovadas pelo governo em 1938 corroboram ainda mais em relação às dificuldades que enfrentariam. “Pelo decreto-lei, de 29 de abril, o presidente Getúlio Vargas instituiu o Conselho Nacional do Petróleo (CNP), ao qual, passavam a caber as funções de controlar e de supervisionar a produção e o comércio de petróleo e de seus derivados no Brasil” (SANTOS, 2001, p. 40). Sendo que “O decreto também argumentava que, a partir daquela data, somente brasileiros

atos tinham o direito de ser acionista de refinarias de petróleo no Brasil” (ASSIS, 1997, p. 38) fato que desestruturou novamente a empresa, “já que todos os acionistas eram cidadãos argentinos e uruguaios” (SANTOS, 2001, p. 40).

Mal haviam contornado os problemas causados à companhia, após a saída dos uruguaios e argentinos, e surgiu outro grande problema “Em 1º de setembro de 1939, isto é, um ano depois de terem sofrido o impacto da nacionalização estavam a enfrentar as dificuldades oriundas do início da II Grande Guerra” (SANTOS, 2001, p. 42). Muito embora o Brasil, nessa época se mantivesse neutro no conflito, os efeitos eram sentidos, pois as potências aliadas que se envolviam na luta procuravam, por todos os meios aumentar a estocagem de petróleo bruto e de refinados básicos. “Seus efeitos naturalmente refletiram-se na empresa, que utilizava matéria-prima – o petróleo – básica para as atividades bélicas.

Bastos ao referir-se a esse período faz o seguinte comentário: “Perdemos alguns funcionários que ficaram com medo de uma empresa não resistir aos anos de guerra. E prossegue “as caldeiras que deveriam ser alimentadas com óleo combustível e gás foram adaptadas para consumir lenha e carvão vegetal, a fim de economizar petróleo” (in: CINTRA NETO, 1989, p. 77).

Outro momento difícil foi quando em 1940, a Lobitos Oilfields Ltda., subsidiária da Shell, que vendia o produto à Ipiranga, comunicou que estava suspendendo o fornecimento de petróleo equatoriano, porque passaria a enviar para Europa todos os embarques de óleo, “atendendo assim o pedido de colaboração para o esforço de guerra que lhe apresentara o governo inglês” (ASSIS, 1997, p. 40). A partir de 1942, com o envolvimento direto do Brasil no conflito, a situação complica-se ainda mais. A refinaria, devido sua importância estratégica poderia ser alvo preferencial, caso a cidade fosse atacada pelas forças alemãs.

Contudo, após quatro meses de negociações com o Governo Federal, a Coordenação de Mobilização Econômica autorizou uma entrega de emergência trazido das Antilhas pelo cargueiro Recôncavo, que conseguira furar o cerco alemão, o petróleo, finalmente chegou a Rio Grande, para dar novo ânimo à refinaria e a seus trabalhadores dirigentes (ASSIS, 1997, p. 41).

Em contrapartida, a Ipiranga é levada a ampliar sua participação no esforço de mobilização nacional. Exemplo disso evidencia-se quando da falta de solventes para a indústria de borracha, o que comprometia a



fabricação de pneumáticos e, conseqüentemente todo o transporte rodoviário no país,

Fomos a São Paulo, em companhia do Eng<sup>o</sup> Heitor Amaro Barcelos e lá visitamos a Goodyear, (...) a pneus do Brasil e outras fábricas conhecidas. (...) Sendo assim, a Ipiranga dentro em breve estava fabricando o produto reclamado pelas indústrias paulistas e tinha cooperado, decisivamente, na solução de um problema de grande importância nacional. (NEVES, 1989, p. 149-151-2)

Após esse envolvimento, a empresa passou, em 1945, a ser reconhecida oficialmente como de “interesse nacional”, bem como de interesse militar, através do Decreto-lei nº 18.730, de 16 de abril de 1945, e seus funcionários eram considerados como mobilizados na própria indústria, pelo decreto-lei nº 4.937, de 09 de novembro de 1942 (NEVES, 1989). Segundo palavras do próprio Bastos

Surgia assim, em decorrência das exigências do momento, uma nova indústria no país, na qual a Ipiranga foi também a pioneira e que significava, ainda, a evolução da refinaria, já mostrando o grande papel que desempenharia no futuro, produzindo solventes especiais para a indústria nacional. (NEVES, 1989, p. 151)

Conforme o revisado, pode-se constatar que através do Art. 135, expedido pelo Conselho Federal do Comércio Exterior, a União tinha poderes e competência exclusiva para “autorizar, regular e controlar” as indústrias. A Ipiranga formava-se nesse contexto, utilizando-se dos benefícios governamentais. Com o fim da Segunda Guerra Mundial, todos os países procuraram entrar novamente no ritmo normal de suas atividades industriais com a maior rapidez possível. A Ipiranga, apesar de todas as dificuldades enfrentadas, encontrava-se fortalecida (NEVES, 1989).

A partir de 1946, as atividades industriais se viam diante de um novo quadro. Como conseqüência direta do conflito, alguns avanços tecnológicos foram introduzidos no setor de máquinas e motores, que passaram a ser mais leves e mais potentes. O aumento da relação de compressão nos motores gerou a necessidade de novos combustíveis. A nova gasolina precisava de um índice de octanas superior ao que

normalmente vinha sendo empregado, o que fez com que a refinaria adaptasse suas unidades. Desta forma, foi contratada uma empresa norte-americana para fornecer uma nova unidade industrial para o refino de petróleo bruto, chamada de Unidade de Craqueamento térmico.

Em 1948, a refinaria começou a produzir asfalto sólido. No mesmo ano, servindo-se de excedentes da fábrica de ácido sulfúrico – que era utilizado no tratamento dos óleos lubrificantes –, a Ipiranga começou a produzir superfosfato simples, seu primeiro produto para o segmento de fertilizantes (ASSIS, 1997, p. 45). O aumento da produção e novos produtos exigiam novas instalações, pois estruturalmente a empresa já estava pequena para atender a demanda. As novas instalações entraram em funcionamento no dia 7 de setembro de 1953, exatos 16 anos depois da inauguração da refinaria em Rio Grande (ASSIS, 1997, p. 45).

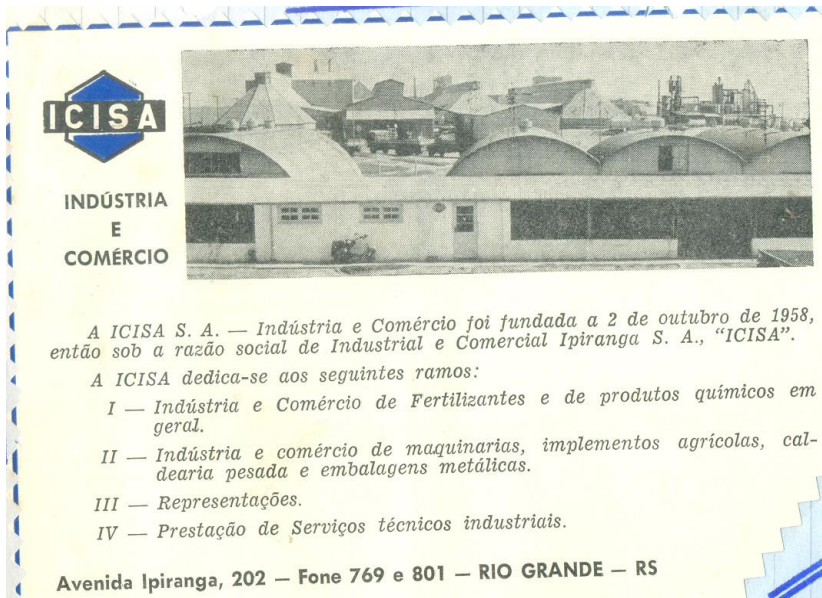
A Ipiranga contava neste momento com uma moderna unidade para refino do petróleo bruto, que, segundo ASSIS (1997, p. 45), “cuja capacidade produtiva vinha aumentando gradualmente, a partir dos 1.500 barris/dia de 1937 – atingia, em 1953 a marca de 9.300 barris/dia, o que correspondia a 22% da produção nacional dos derivados de petróleo”. Contudo, havia problemas com o novo processo, e a refinaria teve de ser readaptada para voltar a operar na sua forma original.

Além disso, em 3 de outubro de 1953, Getúlio Vargas sancionava a Lei nº 2.004, consequência de pressões sociais e políticas, e da campanha que varrera o Brasil sob o lema “O Petróleo é Nosso”, a lei tornava monopólio da União a pesquisa e a lavra de jazidas de petróleo em território nacional e importado; o transporte marítimo de petróleo bruto de origem nacional e dos derivados produzidos no país e o transporte, por condutos, de petróleo bruto e seus derivados. Segundo ASSIS (1997, p. 46), “a lei determinava ainda que esse monopólio ficava sob o controle direto do Conselho Nacional do Petróleo (CNP), e passava a ser exercido pela Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobrás), empresa estatal criada pela mesma lei”.

Esta medida permitia que as refinarias particulares em funcionamento, entre elas a Ipiranga continuassem operando, todavia, estas ficariam impedidas de promover qualquer aumento na sua capacidade produtiva, ou seja, menos de um mês depois da inauguração das novas instalações, a Refinaria Ipiranga estava proibida de aumentar a produção. Superado o impacto inicial causado por este entrave, as alternativas começavam a delinear-se. A distribuição não havia sido monopolizada e esse seria o caminho pelo qual a empresa iria crescer.

O primeiro passo nesse sentido havia sido dado em 1957, quando foi criada a Distribuidora de Produtos de Petróleo Ipiranga S.A. (DPPI). (...) No ano seguinte foi fundada a Ipiranga Comércio e Indústria S.A. (Icisa) para desenvolver todas as atividades que não se vinculavam diretamente à distribuição e ao Refino. Assim a Icisa passou a ser a responsável pela produção de óleo lubrificante – automotivo e industrial -, cera para uso doméstico e sabão especial para remover graxas. Com a implantação de uma litografia, fabricava também as embalagens para estes produtos. Mais tarde, com equipamentos importados da França, iniciou a produção de ácido sulfúrico e dos primeiros adubos granulados Ipiranga, que se transformariam no carro-chefe da nova empresa. (ASSIS, 1997, p. 47)

**Figura 11: Rio Grande/RS: ICISA S.A**



**ICISA**

**INDÚSTRIA  
E  
COMÉRCIO**

A *ICISA S. A. — Indústria e Comércio foi fundada a 2 de outubro de 1958, então sob a razão social de Industrial e Comercial Ipiranga S. A., "ICISA".*

A *ICISA dedica-se aos seguintes ramos:*

- I — Indústria e Comércio de Fertilizantes e de produtos químicos em geral.*
- II — Indústria e comércio de maquinarias, implementos agrícolas, caldearia pesada e embalagens metálicas.*
- III — Representações.*
- IV — Prestação de Serviços técnicos industriais.*

**Avenida Ipiranga, 202 — Fone 769 e 801 — RIO GRANDE — RS**

Fonte: Arquivo César Augusto Ávila Martins.

A atuação comercial na região do Rio Grande do Sul e Santa Catarina levou à produção de uma grande variedade de produtos dos quais o mercado local era carente, como implementos agrícolas e industriais. Ao final dos anos cinquenta, a Ipiranga, em boa parte da Região Sul do país era conhecida e reconhecida como uma empresa pioneira, que não deixou de vislumbrar pontos mais distantes do território brasileiro.

### **3.5. O Pós II Grande Guerra Mundial**

O período que compreende o Pós II Grande Guerra, identificado como fase ascendente do 4º ciclo de Kondratieff, é considerado um marco, na medida em que observa-se uma certa reorientação setorial dentro do processo de desenvolvimento industrial brasileiro, notadamente no Sul do Brasil. Reorientação esta que, vinha se estruturando antes mesmo deste período, visto que “o significativo crescimento observado nas indústrias metal - mecânicas no período entre Guerras nos estados do Rio Grande de Sul e Santa Catarina encontrará, na etapa que se abre depois da Segunda Guerra Mundial, espaço para sua definitiva consolidação” (SILVA, 2006, p. 37).

Deve-se considerar que a atividade industrial desenvolvida na cidade do Rio Grande, tem sua gênese marcada no período identificado como fase recessiva, ou fase “B” do 2º ciclo de Kondratieff, ou seja, anterior ao processo de “substituição industrial de importações”, antes mesmo do advento da República – identificada como segunda dualidade de classes em escala nacional, onde:

O personagem típico, representante do sócio hegemônico, foi a Casa Comissária empenhada no comércio de exportação e importação, apoiada nas comunidades de comerciantes que representavam a cúspide do edifício social em cada uma das “ilhas” que então compunham o “arquipélago econômico brasileiro”, quase sem intercâmbio entre si, quase inteiramente orientadas para os mercados exteriores e, na base do mesmo edifício, encontravam-se os latifundiários-comerciantes, isto é, os “coronéis” representantes do pólo interno ou “sócio menor”. (RANGEL, 2005, p. 677)

Se, na segunda dualidade brasileira o “sócio maior” (e mais antigo) foi o representante do pólo externo – a classe dos comerciantes, em unidade com o capitalismo industrial do centro dinâmico, na terceira dualidade, o capitalismo mercantil foi substituído, no lado interno, pelo capitalismo industrial. Foi, justamente a Grande Depressão Mundial, fato que, com a Segunda Guerra Mundial, assinala a passagem da fase “B” do terceiro ciclo longo, o velho arranjo revelou-se inteiramente privado de perspectivas. Neste momento, “mais uma vez a economia, nas condições do prolongado estancamento do comércio exterior, com uma contração sem precedentes de nossa capacidade de importar, era chamada a um esforço em profundidade de substituição de importações” (RANGEL, 2005, p. 677). Isso se refletiu, no esquema da dualidade brasileira, em uma mudança de estratégica importância, ou seja, no pólo externo da dualidade: o capitalismo industrial, presente antes no lado externo, aparecia agora do lado interno, substituindo o capitalismo mercantil.

Para que se compreenda como esta mudança foi possível, deve-se ter em conta que a cada passo da novel indústria levava-a a chocar-se com a indústria metropolitana, que devia ceder uma fatia do mercado brasileiro, desta forma

Segue-se que, como eletricidades do mesmo nome, que se repelem, o aparecimento do capitalismo industrial no lado interno do pólo implicava sua exclusão do lado externo e, para recompor a dualidade, seria mister sua substituição por outra formação (superior). Assim, o lugar antes ocupado pelo capitalismo industrial cêntrico foi ocupado paulatinamente pelo capitalismo financeiro. (RANGEL, 2005, p. 678)

Sobre essa base econômica levanta-se o edifício político do Estado, tendo como “sócio maior”: os fazendeiros-comerciantes, representantes do pólo interno; “sócio menor”: a burguesia industrial nascente, representante do pólo externo. Assim como das outras vezes, a origem do sócio menor foi uma dissidência da classe hegemônica da anterior dualidade. “Esses industriais, na origem, não se julgavam tais, mas comerciantes, como os outros, agrupados nas Associações Comerciais, que, em vez de comprarem e venderem, simplesmente compravam insumos e vendiam produtos” (RANGEL, 2005, p. 679). Isso abria a possibilidade de que uma parcela crescente dos insumos,

com que se sintetizavam os produtos, viesse a ser comprada dentro do país, para juntar-se aos insumos importados. Conseqüentemente, “uma parcela cada vez mais importante do valor incorporado no produto seria pagamento de fatores nacionais e, a esse título, renda nacional” (RANGEL, 2005, p. 679). A consciência de que os “novos comerciantes” não eram tais, mas outra formação social – a saber, a burguesia industrial - começaria a definir-se gradualmente, por força da própria crise que dera nascimento à terceira dualidade, ou seja, ao fechar os mercados externos a nossas exportações estabelecia-se uma distinção clara entre os dois grupos de “comerciantes”, onde os primeiros não tinham vocação para a substituição industrial de importações e os segundos sim.

Politicamente, a crise debilitava os primeiros e fortalecia os segundos, na medida em que conferia a incumbência de estratégica importância para a economia nacional como um todo. Os novos industriais passavam a fazer jus ao apoio e simpatia de todas as forças vivas do país – inclusive das forças populares e as massas trabalhadoras. A própria crise, com efeito, no ato mesmo de comprimir a capacidade para importar do país, estabelecia uma reserva de mercado para uso dos “substituidores de importações”,

A eficácia da substituição de importações media-se, naturalmente, em termos da parcela de insumos que pudessem ser supridos pela economia nacional, isto é, na medida em que novas indústrias se pudessem apoiar na preexistente economia nacional, onde a produção industrial era ainda uma exceção, muito particularmente no que diz respeito aos bens de produção. (...) A produção industrial de equipamentos e outros bens de produção estava ainda num futuro imprevisível. Segue-se, portanto, que a formação de capital implicava um apelo em escala considerável a formas pré-industriais de produção – desde a agricultura exportadora e supridora de matérias-primas às oficinas artesanais de manutenção dos serviços de utilidade pública e das poucas fábricas e usinas existentes. (RANGEL, 2005, p. 680)

Possibilitava-se assim, uma industrialização setorialmente escalonada, isto é, a terceira dualidade engendrava um fator novo, numa

economia periférica, ou seja, produzia seu próprio ciclo, até então prerrogativa dos países industrializados integrados no centro dinâmico. O quadro da terceira dualidade nos mostra que, periodicamente, por períodos aproximadamente decenais, como os de Juglar, onde, a economia, após uma fase ascendente, entra em crise, a qual acaba de introduzir mudanças institucionais, em especial no aparelho de intermediação financeira, as quais sensibilizam novos grupos de atividades econômicas ainda não modernizadas, pondo em marcha uma vaga de investimentos, cujos efeitos se propagam a todas as partes do sistema econômico, o qual é impelido, afinal, para nova fase ascendente, o que Ignácio Rangel chamou de “etiologia dos nossos milagres econômicos<sup>29</sup>”.

Outro aspecto importante está no fato de que, embora havendo começado nas condições da fase recessiva do ciclo longo, a substituição industrial de importações não se interrompeu com a passagem à fase ascendente do quarto 4º ciclo de Kondratieff. Isso não poderia ter ocorrido num processo artesanal de substituição de importações, mas sim, num processo industrial. “Entrementes, limitemo-nos a registrar que a industrialização, começada como substituição de importações das atividades supridoras de bens não duráveis de consumo, passou à produção industrial de peças, de bens duráveis de consumo, de bens de investimento e de insumos básicos” (RANGEL, 2005, p. 683).

No caso do Rio Grande do Sul, observa-se que “ramos tradicionais, como a produção de alimentos e bebidas apresentam neste período quedas de participação no valor da produção estadual, passando, respectivamente, de 47% para 43, 3% e de 8,1% para 4,2% - enquanto a metalurgia registra um aumento de participação de 4,3% para 6,7%” (SINGER, 1977, p. 183).

“(…) não deve haver dúvida que esta reorientação setorial do crescimento encontra apoio no que se verificou em escala nacional, que observou nesse período fases expansivas do ciclo juglariano associadas às gestões Dutra e Juscelino Kubitschek na Presidência da República – a última favorecida, ainda, em escala mundial, pela expansão de um Kondratieff” (SILVA, 2006, p. 37).

---

<sup>29</sup> Entrementes, esgotando o impulso – quando os pontos de estrangulamento cedem o passo a atividades carregadas de capacidade ociosa -, sobrevém outra crise, que confronta a economia com as posições polares de ociosidade e antiociosidade (isto é, um complexo de pontos de estrangulamento), promoverá tensões sócio-políticas e, afinal, provocará novas mudanças institucionais, viabilizadoras de nova onda de investimentos, ou seja, de novo “milagre” (RANGEL, 2005, p. 681).

Na primeira delas, a principal medida institucional adotada para favorecer a recuperação cíclica foi o controle dos gastos de divisa após 1947<sup>30</sup>. “(...) certamente que, para isto, também colaboraram os empreendimentos iniciados pelo Estado Durante o conflito bélico, entre eles a Companhia Siderúrgica Nacional” (SILVA, 2006, p. 37).

A substituição da Inglaterra pelos estados Unidos como poder hegemônico externo não criou empecilhos insuperáveis para a industrialização, pois o poder no capitalismo americano era mantido pelo setor bancário, mais do que pelo industrial ao contrario da Inglaterra onde os bancos subordinavam-se às indústrias, o que garantiu financiamentos durante a Segunda Guerra Mundial às companhias estatais nascentes. (MAMIGONIAN, 2000, p. 48)

Já a expansão do período Kubitschek, foi mais intensa e transformadora. Pode-se dizer que “o ciclo juglariano dependeu, aqui de dois mecanismos institucionais principais produzidos ainda no segundo governo Vargas” (SILVA, 2006, p. 38).

Entre as firmas estimuladas no último ciclo, além da infraestrutura energética do país, expandiu sobremaneira a indústria de bens de consumo duráveis e os bens de capital, se pode contar, no sul do Brasil, uma gama expressiva de novos fabricantes de equipamentos elétricos – “não raro resultantes da transformação de oficinas artesanais urbanas que a formação social do tipo pequena produção mercantil fez crescer, mas por vezes também o produto da diversificação de firmas já atuantes que se viram atraídas pelos setores então estimulados” (SILVA, 2006, p. 39).

Com o avanço da industrialização se acelerou a integração das economias até então fortemente regionais em torno de São Paulo (MAMIGONIAN, 2000, p. 49). No Rio Grande do Sul, observa-se, no mercado de equipamentos de distribuição de energia, o surgimento, “em 1961, na cidade de Gravataí, região metropolitana de Porto Alegre, por iniciativa dos engenheiros Pedro A. de P. Leite e Leo D. Starhan, a

---

<sup>30</sup> As compras de divisas estariam agora sujeitas ao controle monopolista do Estado, sendo alocadas aos importadores conforme as necessidades substitutivas de importações da indústria nacional, que acabou registrando no período 1947 -51 uma expansão de 9,8% ao ano. (SINGER, 1977, p. 33-35).



Trafo Equipamentos Elétricos, produzindo transformadores elétricos” (SILVA, 2006, p. 39).

Certamente a reorientação setorial do crescimento industrial na Região Sul não se explica apenas pelos estímulos mais gerais dos ciclos de acumulação observados em escala nacional. Conquanto refletindo os investimentos que esta dinâmica deu lugar, há determinantes específicos, próprios de sua formação histórica e/ou de sua condição de economia não central no espaço econômico brasileiro. (SILVA, 2006, p. 39)

Segundo Silva (2006, p. 40) “no pós Segunda Guerra Mundial pode-se dizer que a acumulação de capital nas áreas de pequena produção mercantil do Sul do Brasil começa a fazer-se através de um processo em que indústria atrai indústria”, onde,

1) à multiplicação dos estabelecimentos de mesma produção como decorrência da imitação facilitada de um sucesso pioneiro...2) à necessidade de integração descendente e ascendente, com atração ao redor de um pólo inicial de várias produções integradas..., e 3) ao aparecimento de novos ramos por pura e simples multiplicação financeira. (MAMIGONIAN, 1976, p. 84-5, *apud*, SILVA, 2006, p. 40)

O “fenômeno bola de neve tem, também, em parte, relações com a abertura das economias regionais que o *boom* de construções rodoviárias, proporcionado pelo novo regime de concessões, e o fim dos impostos interestaduais, fizeram, pois, valer” (SILVA, 2006, p.40). Se observarmos que firmas de alcance eminentemente regional não poderiam contar, doravante, com “uma estrutura de oferta marcada por escalas insatisfatórias de produção e outros processos menos eficientes” (CASTRO, 1985, p. 108), é fácil perceber o quanto, por exemplo, a presença de fornecedores próximos – “funcionando como elos de uma produção integrada que, se não estão no interior das firmas, se fazem presentes, pelo menos, no espaço regional” (SILVA, 2006, p. 40) – “permitiu o impulso inicial de muitas firmas cujos recursos eram ainda insuficientes para responder às técnicas de produção das regiões

centrais, agora ainda mais eficientes, dada a então recente e maciça entrada do capital estrangeiro” (SILVA, 2006, p. 41-2).

Se para o conjunto do estado do Rio Grande do Sul, o período, aqui identificado como pós-guerras, representa uma nova fase do processo de industrialização, talvez, o mesmo não possa ser levado em consideração, no que diz respeito ao processo ocorrido cidade do Rio Grande. Basta observarmos o fato de que as primeiras indústrias instaladas na cidade resultam, como observou Copstein, da situação geográfica do município, que desde sempre usufruiu do fato de possuir o único porto marítimo do estado, ligado ao interior, desde 1884, através de ferrovias, com sua população composta por uma parcela significativa de imigrantes que, inicialmente foram atraídos pelo comércio de importação e exportação, e posteriormente promoveram a gênese a atividade industrial.

Tratando-se de uma cidade que compõe a macro formação – sócio espacial da campanha, ou seja, uma área do estado onde o latifúndio é predominante, com pouca migração de mão-de-obra do campo para cidade e, conseqüentemente, com um mercado consumidor muito mais rarefeito que o observado na macro formação – sócio espacial da pequena produção mercantil, contou, desde sempre, com mercados consumidores específicos, como o caso da fábrica Rheingantz, que fornecia roupas, cobertores, etc. para as forças armadas no Rio de Janeiro, ou mesmo o caso da fábrica de charutos Poock, que comercializava seus produtos para Argentina, Uruguai, Chile e para outras localidades do Brasil.

Assim como os exemplos citados acima, as demais fábricas instaladas na cidade do Rio Grande, contavam com vias férreas, fluviais e marítimas, tanto para a obtenção de matéria-prima, quanto para realização das vendas, como pode ser observado nos relatórios da Intendência do Município, ou seja, independente da origem do capital destes imigrantes que promoveram a gênese da atividade industrial na cidade, puderam desfrutar da situação geográfica do município por um longo período de tempo, mais precisamente, até o momento em que a substituição industrial de importações passa a fazer-se como processo.

Seguindo o raciocínio de Silva (2006, p. 42), compreende-se que os efeitos produzidos pelo crescimento dos espaços industriais no sul do Brasil até o início dos anos 1960 ajudam a entender porque se deve cuidar para não separar (inclusive em uma nova fase) a ação da instância estatal do domínio da realidade econômica que se seguia – “como por vezes querem as esperanças voluntaristas das políticas

públicas, insistindo na ideia de que a ação estatal não se fez de forma descentralizada”. Segundo o referido autor, “assim não se fez porque as potencialidades do crescimento já estavam espacialmente concentradas – sendo elas mesmas que reuniam condições para determinar uma expansão cíclica, à qual invariavelmente a política pública acaba seguindo, e não a ela se adiantando” (SILVA, 2006, p. 42).

Cabe ressaltar que, à medida que avançavam os anos 1950, a pressão competitiva exercida, sobretudo pela indústria paulista iria se fazendo sentir, gradativamente, “a queda da barreira dos transportes favorecia (em princípio) as a exportações gaúchas” (CASTRO, 1980, p. 108), dificilmente, no entanto. “se poderia apreciar o impacto das melhores condições de transporte sobre o todo da indústria gaúcha” (CASTRO, 1980, p. 108).

No caso das indústrias que representam a gênese da atividade industrial da cidade do Rio Grande, percebe-se que estas passam a perder importância no contexto estadual na medida em que grande parte dos estabelecimentos encerram suas atividades, como o caso da fábrica Rheingantz que tem sua falência declarada em ata na JUCERGS no ano de 1969, ou mesmo o caso das indústrias de Luiz Lorea, que após diversificar suas atividades na cidade, tem sua última ata registrada em 1963, assim como a fábrica de charutos Poock, que transfere sua sede para o Rio de Janeiro em 1965.

Neste sentido, cabe analisar o perfil das indústrias instaladas em Rio Grande afim de que possamos delinear as particularidades do processo ocorrido em nível citadino, uma vez que, concomitante ao processo de esgotamento da atividade de determinados estabelecimentos, percebe-se uma certa continuidade do que vinha se desenvolvendo durante o período entre guerras, ou seja, as indústrias que surgem entre o período pós guerras e a década de 1960, continuam compondo o departamento de bens de consumo não-duráveis, sobretudo no que diz respeito ao ramo de alimentos.

### **3.6. Estabelecimentos industriais instalados na cidade do Rio Grande no Pós II Guerra Mundial**

Apesar do Rio Grande do Sul viver um processo de reorientação setorial da atividade industrial, conforme constatado anteriormente, o mesmo parece não ocorrer na cidade do Rio Grande, visto que, para esta, o período compreendido como pós II Guerra Mundial significa a

continuação da instalação de estabelecimentos industriais de bens de consumo não duráveis, sobretudo do ramo de alimentos.

Tal fato pode ser verificado ainda no fim do período “entre guerras”, quando começam a fazer parte do cenário local empresas como a “Indústria Brasileira de Peixes Ltda. – Pesca” e “Furtado S.A. Comércio e Indústria”, que operam até a atualidade no ramo de industrialização de pescados na cidade do Rio Grande.

Atuando no mesmo setor, é possível citar o exemplo de “Eduardo Ballester Indústrias de Pescados Ltda”, uma sociedade empresária limitada, localizada na Rua Presidente Vargas, nº 501, iniciando suas atividades em 31 de dezembro de 1951. Segundo informações extraídas na certidão simplificada expedida em 11 de novembro de 2009, pela JUCERGS, esta sociedade, firmada entre Osny Ballester; Edde Giovanna Raffo Di Gesu Ballester; Luiz Ballester; João Ballester; João Ballester Sobrinho e Ruy Ballester, tinha por objetivo “a exploração do comércio de exportação e importação em geral, salga de peixe e fábrica de conservas alimentícias, confecção de pregos e industrialização de adubos em geral”. O último arquivamento na JUCERGS data de 15 de junho de 1993, cujo ato foi à alteração de dados (exceto o nome empresarial) e a extinção da filial na UF da sede. O documento também informa que a referida empresa possuía uma filial no estado da Bahia, na cidade de Salvador.

No mesmo ano, 1951, a sociedade, inicialmente formada por Raphael Anselmi e seus familiares, que ao longo dos anos já havia passado por diversas alterações de contrato social, inclusive alterando o objetivo da atividade, assim como sucessivos aumentos de capital social, viria a constituir o Frigorífico Anselmi S.A. - Indústria de Carnes, Derivados e Conservas pelo prazo de 25 anos<sup>31</sup>. Neste momento o capital social da empresa era de Cr\$ 9.000.000,00 (nove milhões de cruzeiros). Na foto abaixo pode-se visualizar o prédio em que funcionava a indústria.

Estima-se que o frigorífico tenha encerrado suas atividades entre o fim da década de 1980 e início da década de 1990, visto que a última ata encontrada na JUCERGS foi do mês de março de 1983.

Ainda no setor alimentício, pode-se destacar a “Rio Grande Produtos Alimentícios Ltda.”, que inicia suas atividades em 17 de setembro de 1954. Localizada na Rua Caramuru, nº 222, Bairro Cidade Nova, compreendia uma sociedade empresária limitada composta por

---

<sup>31</sup> Dado coletado em ata arquivada em 1º de janeiro de 1951, JUCERGS.

Ismael Antônio Pratti e Roberta Paganini Lauria. Segundo a Certidão Simplificada da empresa, o último arquivamento de ata na JUCERGS foi feito em 26 de fevereiro de 2004, na qual o ato foi à alteração de dados (exceto o nome empresarial, assim como a alteração de filial na UF da sede. O documento disponibiliza a informação que empresa possuía uma filial em Porto Alegre, na Rua Nilo Peçanha, nº 450, todavia não há um maior detalhamento sobre esta filial.

Tradicional no ramo da industrialização do pescado foi fundada, em 1945, sob a denominação de J. G. Sequeira, dirigida por Joaquim Gomes Sequeira<sup>32</sup>. Em 1958, inicia suas atividades a “Joqueira S.A. Indústrias Alimentícias”, uma sociedade aberta, localizada na Rua General Osório, nº 576/586, no centro da cidade, que tinha como objetivo a “elaboração de seres animais e vegetais que tenham, na água, seu normal e mais frequente meio de vida, compreendendo a captura, industrialização, comercialização, importação, exportação, gelo, conservas, gêneros alimentícios e distribuição, por conta própria e alheia, de produtos similares aos seus propósitos sociais”<sup>33</sup>. Na certidão fornecida pela JUCERGS, a empresa tem como diretores, Joaquim Gomes Sequeira; Nercy Gomes Sequeira e Nelcy Gomes Sequeira.

**Figura 12: Rótulo de pescado enlatado pelo firma Joqueira (data não definida entre o final dos anos de 1960 e começo da década de 1970).**



Fonte: MARTINS, C. A. **Indústria da pesca no Brasil: O uso do território por empresas de enlatamento de pescado**. Tese de Doutorado, Florianópolis. UFSC, 2006.

<sup>32</sup> Dados extraídos do Anuário da Pesca, 1973

<sup>33</sup> Informações extraídas da Certidão Simplificada expedida em 21 de maio de 2003, JUCERGS.

**Figura 13: Rótulo de massa de tomate enlatada pela firma Joqueira (data não definida entre o final dos anos de 1960 e começo da década de 1970).**



Fonte: MARTINS, C. A. **Indústria da pesca no Brasil: O uso do território por empresas de enlatamento de pescado.** Tese de Doutorado, Florianópolis. UFSC, 2006.

Segundo o Anuário da Pesca (1973), para poder acompanhar o desenvolvimento do setor, a empresa utilizava em suas instalações maquinário de ponta, produzido pela BORSIG GMBH da Alemanha, fazendo uso de técnicas de industrialização de pescado, que o permitiam competir nos mercados internacionais e, também, com a consequente vantagem do consumidor nacional.

Conforme o Anuário da Pesca de 1973, Joqueira S.A. possuía uma área de 10.500 m<sup>2</sup>, onde funcionavam as seguintes instalações:

- Fábrica de pescados e crustáceos salgados e congelados;
- Fábrica de pescados e crustáceos enlatados
- Câmara de estocagem com capacidade de 60 toneladas/dia
- três fábricas de gelo em escamas e uma fábrica de gelo em barras, totalizando 110 toneladas dia;

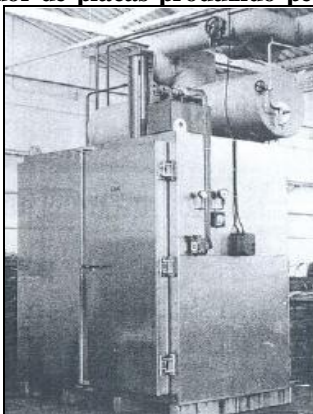
Outra informação disponibilizada no Anuário da Pesca foi de que os geradores de gelo, “que trabalham automaticamente produzindo gelo em escamas de espessura variável de 6 a 12 mm e descarregando continuamente a cada dez minutos”, apresentavam uma grande economia em relação às fábricas de gelo em barras, “sendo ainda mais econômico quando trabalham interligados ao sistema de absorção, podendo apresentar uma economia de aproximadamente 40% em relação ao gelo em barra produzido com compressores”.

**Foto7: Rio Grande/RS: Instalações da fábrica Joqueira - Saída do gelo em escamas diretamente do silo para o caminhão**



Fonte: Anuário da Pesca, 1973.

**Foto 8: Rio Grande/RS: Instalações da fábrica Joqueira - Armário congelador de placas produzido pela Madef**



Fonte: Anuário da Pesca, 1973.

**Foto 9: Rio Grande/RS: Antigas Instalações da fábrica Joqueira na atual Rua Visconde de Paranaguá esquina Francisco Campelo no centro da cidade**



Fonte: MARTINS, C. A. **Indústria da pesca no Brasil: O uso do território por empresas de enlatamento de pescado.** Tese de Doutorado, Florianópolis. UFSC, 2006.

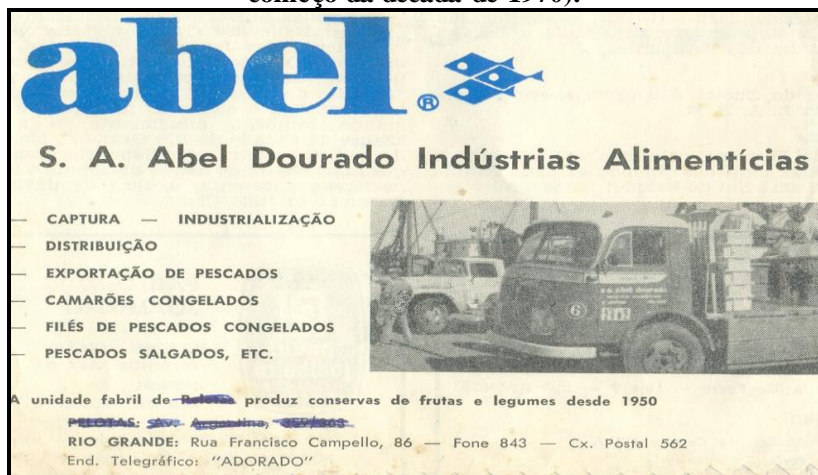
No ano de 1969, data o início das atividades da “S.A. Abel Dourado indústrias alimentícias”, localizada na Rua General Osório, nº 560, uma sociedade anônima aberta, que tinha como sócio e Diretor Presidente Abel Abreu Dourado, e cujo objetivo era “Captura, industrialização e comércio de peixes, moluscos, e crustáceos, gelo, conservas e gêneros alimentícios, inclusive através de importação e exportação e distribuição dos produtos de seu objeto, podendo participar de outras sociedades e receber incentivos fiscais, a critério da diretoria<sup>34</sup>”. Segundo informação fornecida pela JUCERGS, a empresa chegou a possuir duas filiais, uma em Pelotas, na Avenida Argentina, nº 359/363 e outra em Porto Alegre, na Avenida Torquato Severo, nº 232, no bairro Anchieta. A última ata encontrada na JUCEGS data de 11 de março de 1983.

---

<sup>34</sup> Informações extraídas da Certidão Simplificada expedida pela JUCERGS em 13 de maio de 2003. (Arquivo César Martins).

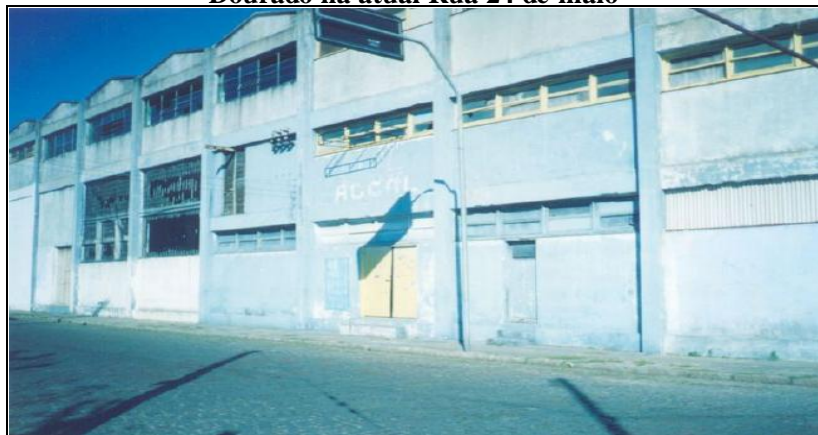


**Figura 14: Cartão de apresentação da S/A Abel Dourado Indústrias Alimentícias (data não definida entre o final dos anos de 1960 e começo da década de 1970).**



Fonte: MARTINS, C. A. **Indústria da pesca no Brasil: O uso do território por empresas de enlatamento de pescado.** Tese de Doutorado, Florianópolis. UFSC, 2006.

**Foto 10: Rio Grande/RS: Antigas instalações da fábrica Abel Dourado na atual Rua 24 de maio**



Fonte: MARTINS, C. A. **Indústria da pesca no Brasil: O uso do território por empresas de enlatamento de pescado.** Tese de Doutorado, Florianópolis. UFSC, 2006.

É importante destacar que, até a criação da SUDEPE (Superintendência do Desenvolvimento da Pesca), do Serviço de

Inspeção Federal e do Primeiro Plano de Nacional de Desenvolvimento Pesqueiro em 1962 e talvez até a operacionalização do decreto 221/67, que não existiam políticas estatais de financiamento e um parque pesqueiro de importância nacional. O que não quer dizer que não houvessem, de um lado, políticas de Estado e de outro, industriais que usavam o território em suas frações para se constituírem em agentes hegemônicos no setor.

Pode-se dizer que até 1967, não havia financiamento estatal sistematizado para o setor pesqueiro. Entre o período que de 1968 até 1973, foram efetuados 75% do total dos recursos solicitados e liberados que foram realizados até 1986, quando a SUDEPE estava esgotando sua política de financiamento (MARTINS, 2006, p. 108).

Neste período, o Estado brasileiro organizou e implantou normatizações que previam o incentivo setorial, centrando seus recursos na constituição ou no reforço de grandes empresas que estavam situadas em pontos determinados do território: onde havia uma certa tradição de produtores e consumidores de pescado processado industrialmente e a matéria-prima estava concentrada no litoral Sudeste-Sul.

Um resumo do processo foi apresentado pelo Anuário da Pesca de 1976 com o quadro das empresas de pesca na política de incentivos fiscais, entre 1967 e 1975: das empresas cadastradas na SUDEPE, 137 haviam recebido incentivos, 21 foram consideradas incapazes para recebê-los, 23 tiveram seus recursos cassados e 52 não obtiveram nenhum tipo de liberação (MARTINS, 2006, p.115).

Os problemas na SUDEPE vieram ao público com uma sucessão de matérias do jornalista Edison Brenner, publicadas entre os dias 01 e 08 de maio de 1977, no Jornal do Brasil do Rio de Janeiro, com o criativo título de “O conto de fadas da pesca no Brasil” e que contribuíram para a exoneração do superintendente daquele órgão estatal, em maio de 1978.

Em 1985, foi criada a Comissão de Avaliação de Incentivos Fiscais (COMIF) para realizar um levantamento da aplicação dos recursos regidos pelo decreto-lei 1.376 de 1974. Sumariamente a COMIF avaliou as condições precárias da maior parte das empresas favorecidas. Houve desde simples desvio de recursos até a aplicação incorreta dos mesmos e também a SUDEPE colocou-se mais como transmissora do que acompanhadora e fiscalizadora da utilização desses recursos, (MARTINS, 2006, p. 118).

Ainda no período anterior a criação da SUDEPE e do decreto 221/67, já havia uma estrutura industrial pesqueira com certa

diversificação e relativamente concentrada no litoral do Sudeste-Sul do país, contudo, é a partir deste momento que o estado passa a ser um indutor do crescimento do setor. Todavia, o parque pesqueiro do Rio Grande, que foi organizado antes do período da SUDEPE e da política de financiamento, teve sua ascensão e, atualmente, passa por um processo de decadência e especialização.

Uma das características da paisagem urbana da cidade do Rio Grande até a atualidade são as fábricas fechadas. Um exemplo é a fábrica FR. Amaral, que surge no final do período que compreende nosso recorte temporal, localizada na Av. Portugal do Rio Grande/RS, tendo ao fundo as águas do chamado Canal do Norte no Estuário da Lagoa dos Patos. “A FR Amaral recebeu US\$ 316,2 mil em projeto aprovado em 1969 e pelo menos US\$ 1.476 mil do Fiset/Pesca em 1976 para a aquisição das firmas Apolo S/A de Rio Grande/RS e Incopesca S/A de Itajaí/SC (figuras 12 e 13). Após haver arrendado suas instalações para outras firmas teve sua execução fiscal ocorrida em 1994”, (MARTINS, 2006, p. 130).

**Foto 11: Rio Grande/RS: Antigas instalações da FR Amaral na Avenida Portugal**



Fonte: MARTINS, C. A. **Indústria da pesca no Brasil: O uso do território por empresas de enlatamento de pescado.** Tese de Doutorado, Florianópolis. UFSC, 2006.

Na foto 12 estão as instalações das fábricas de três firmas localizadas na Rua Francisco Campelo no centro do Rio Grande, nas proximidades do antigo Entrepósito Federal de Pesca e do escritório do CEPERG (Centro de pesquisa e Gestão dos Recursos Lagunares e

Estuarinos) do IBAMA. Em primeiro plano, onde há propaganda pintada nas paredes do prédio, está a firma Abel Dourado S/A, que recebeu U\$ 2.633 mil dólares entre os recursos do Decreto 221/67 e do Fiset/Pesca e possui o último arquivamento na JUCERGS (Junta Comercial do Estado do Rio Grande do Sul) em 1983. Em segundo plano, com a segunda chaminé, o prédio da salga em funcionamento da Torquato Pontes S/A. Ao fundo, as antigas instalações da Joqueira S/A, que recebeu 842 mil dólares do decreto 221/67. Segundo o Anuário da Pesca de 1973, ao comemorar a aquisição de novos equipamentos, era considerada “a mais moderna indústria pesqueira da atualidade” (p. 102). Seu último arquivamento na JUCERGS foi em 1981 e atualmente comporta uma pequena venda de gelo e tem seu prédio adaptado fracionado para o estabelecimento de pequenos negócios de comércio e serviços.

**Foto 12: Rio Grande/RS: Antigas instalações da Abel Dourado e da Joqueira e de uma das unidades da firma Torquato Pontes em Rio Grande**



Fonte: MARTINS, C. A. **Indústria da pesca no Brasil: O uso do território por empresas de enlatamento de pescado.** Tese de Doutorado, Florianópolis. UFSC, 2006.

Referente à reestruturação em curso no setor pesqueiro na cidade do Rio Grande, pode-se observar os exemplos das fábricas Leal Santos, desativada em 1994 e Pescal, desativada em 1998, e reativadas sob novas administrações. A Leal Santos foi adquirida pelo grupo argentino Benvenuto (possuidor de 25 % do mercado de pescado na

Argentina, com três plantas nas cidades de Mar del Plata, Mendoza e Rio Negro) e reiniciou as atividades em 1997. Atualmente, utiliza a frota pesqueira montada em 1947, e embarcações arrendadas exportando atuns e afins congelados.

A Pescal foi a maior empresa brasileira do setor durante parte da década 1990, optou, em 1998, por eliminar a industrialização, manteve a comercialização de especialidades produzidas na Argentina e Uruguai e pelas indústrias Torquato Pontes e Furtado do Rio Grande e arrendou parte de suas câmaras frigoríficas para as exportações do grupo Frangosul. Em janeiro de 2001, em parceria com a Empresa de Armazenagem Frigorífica Ltda. (EMPAF), de Recife, reiniciou a industrialização de pescado<sup>35</sup>.

É válido ressaltar que, nas últimas quatro décadas, a cidade do Rio Grande se apresenta como um excelente exemplo de, como chamou Domingues (1995) “espaço produzido, com o alijamento total da sociedade local deste processo”. A geopolítica nacional responsável pelo desenvolvimento e integração do espaço brasileiro através de macroprojetos infra-estruturais, industriais, minerais, agropecuários encontrou na cidade do Rio Grande um espaço privilegiado – no que tange ao “sítio portuário” – sobre o qual poderia implantar e desenvolver um grande corredor de exportações, associado a um grande pólo industrial no extremo sul do país, situado junto à fronteira política do Brasil com os países do Prata. Este grande projeto reflete uma das preocupações centrais do Estado Brasileiro àquela época, qual seja, a de reduzir os enormes desníveis regionais presentes no espaço nacional, via planejamento regional.

Foi com o intuito de reduzir as disparidades regionais que o Estado autoritário distribuiu pelo território a chamada “malha programada de duplo controle social: no nível técnico e no nível político” (DOMINGUES, 1995, p. 16).

Dentre os macroprojetos infra-estruturais propostos pela malha programada para o Rio Grande do Sul, destaca-se o Complexo Industrial-Portuário (SUPERPORTO) da cidade do Rio Grande, datado de 1972, quando do início da implementação por parte do Governo Federal do I Plano Nacional de Desenvolvimento.

Todavia, caracterizar o Superporto do Rio Grande como um grande projeto de desenvolvimento em escala mundial exige primeiro, que se busque o conceito ou definição mais utilizada por parte daqueles

---

<sup>35</sup> Sobre a reestruturação do setor ver mais em (MARTINS, 2006).

que se dedicam ao estudo de tais projetos, de modo que, a partir dos parâmetros por eles utilizados, possa sim ou não, ser definido como tal<sup>36</sup>.

## **Considerações finais**

No intuito de compreender a lógica do surgimento e da evolução da atividade industrial na cidade do Rio Grande, fizemos um resgate que tem seu ponto de partida na ocupação e gênese das macro-formações sócio-espaciais do Estado do Rio Grande do Sul. Não só este estado, mas o sul do Brasil como um todo, teve, desde o início sua ocupação submetida à influência de fatores naturais, culturais, étnicos, sociais e econômicos, que resultaram em formações sócio-espaciais diferentes, ou como referiu-se o geógrafo Leo Waibel “dois mundos diferentes” encontrados, genericamente, nas áreas de mata e campo.

Rio Grande, cidade integrante da macro-formação sócio-espacial da campanha, comumente chamada de “Metade sul” do Estado, viu-se desde sua criação inserida numa formação sócio-espacial que lembra algo muito próximo de uma estrutura feudal. A presença de grandes estâncias, estruturada com relações feudais de propriedade e trabalho, somadas a necessidade de ocupação das áreas litorâneas, a fim de garantir a posse da Região Sul, são elementos que justificam a criação da cidade do Rio Grande no extremo sul do Brasil.

Desde sua fundação, Rio Grande, última investida em direção do domínio da Região Cisplatina, atual Uruguai, apresenta-se como ponto estratégico para o abastecimento de navios portugueses no extremo sul. Após enorme esforço de capital e de engenharia para a construção, surge, em meados do século XIX, os primeiros metros de cais, hoje denominado “Porto Velho”, que contribuiu para o desenvolvimento do comércio atacadista com o crescimento econômico dos municípios da zona sul do estado que haviam sido recentemente criados e tinha suas vidas ligadas à produção pastoril, fato que acabou atraindo e enriquecendo uma leva de imigrantes de diversas nacionalidades.

O desenvolvimento das atividades comerciais foi responsável pela ampliação do centro histórico da cidade, resultando numa área próxima ao que, atualmente, corresponde ao centro da cidade. Todavia, observa-se que, embora a cidade tivesse sofrido um processo de

---

<sup>36</sup> Sobre essa questão pode-se ver mais em (DOMINGUES, 1995).

expansão durante o século XIX, foi um crescimento horizontal modesto, se comparado com a expansão decorrente com o surgimento da atividade industrial, momento em que ocorre a remodelação arquitetônica dentro dos limites urbanos.

A partir da década de 1870, através criação da fábrica Rheingantz, que a base da economia da cidade passa a sofrer mudanças, que se refletem na resultante espacial, ou seja, a criação do bairro “Cidade Nova”. Este processo se dá num contexto político complicado, em que, após a Proclamação da República - entre 1890 e 1893 houve 15 mudanças de chefes de governo, onde verifica-se o enfraquecimento do Partido Liberal, liderado por elementos que compunham a macro-formação sócio-espacial da campanha, e conseqüente fortalecimento do Partido Republicano, composto por elementos até então marginalizados no contexto político e econômico, implicando numa significativa alteração da forma de exercício de poder pela sua classe latifundiária, que, apesar de ser internamente dominante, enfrenta, durante República Velha, perda relativa, em termos econômicos, para o norte do Rio Grande do Sul.

Este período pode ser identificado como um marco, não só para o Rio Grande do Sul, e sim para o conjunto da economia e da sociedade brasileira, fato que não invalida a investigação científica de motivações e determinantes internos. São justamente estas motivações e determinantes que dão ao estado caráter e forma particulares com que este se integra à formação social brasileira, ou seja, a atividade industrial tem sua gênese inserida num contexto em que, a economia charqueadora, além de representar a principal fonte de renda e ter grande influência nos quadros políticos do Império, desde a metade do século XIX, começou a enfrentar sucessivas crises.

O processo de descapitalização da economia charqueadora foi um caminho sem volta. O sistema pecuária-charqueada encontrou dificuldades, inclusive para reinvestir dentro dele, fruto, sobretudo, das relações feudais de produção. Coube ao Partido Republicano Rio Grandense, atrair investimentos como: a melhoria da malha ferroviária; facilidades de crédito para a instalação os primeiros frigoríficos estrangeiros, como o caso do frigorífico Swift, animados pela elevação dos preços dos alimentos com a eclosão da I Guerra Mundial, assim como a construção do Porto Novo na cidade do Rio Grande. Estes fatores foram determinantes para que o Estado do Rio Grande do Sul enfrentasse e obtivesse êxito neste período de transição, em que se

observa o aprofundamento da crise do setor e a consolidação de uma economia agrícola.

A questão infra-estrutural, que foi ponto ideológico positivista na defesa da intervenção do Estado na economia, diferenciou o Rio Grande do Sul das elites dominantes em outros pontos do país, muito mais aproximadas do liberalismo econômico. Pode-se dizer que a indústria no Estado, ganhou um impulso bastante expressivo, principalmente naqueles ramos de mais fácil industrialização, como têxtil (tecidos, capas, cobertores, chapéus), alimentos (banha, vinho, cerveja, farinhas), velas, etc., sendo que a “indústria” que mais aparece no período é a do charque e da banha. Referente ao número de fábricas; capital e valor de produção, as indústrias mais destacadas são as de bebidas, a de calçados e a de conservas.

No ramo de alimentos as indústrias da banha e das farinhas (trigo e mandioca) ocupam lugar de destaque, quanto à banha, nota-se a importância da criação suína nas pequenas propriedades dos imigrantes. Ao aproximarem-se os anos 1930, a economia apresentava-se com diferenças significativas da do final do Império, verificando-se a passagem de uma economia baseada na pecuária para uma baseada em uma sólida agricultura diversificada que, tanto espacial como estruturalmente, associava-se à industrialização, localizada junto a Porto Alegre e a região colonial, correspondendo a uma mudança no peso relativo de cada região do estado.

Este processo acelerou a urbanização, tendo a concentração populacional se deslocado do “sul” para o “norte” do Rio Grande do Sul. Já apontando na direção da cidade em frente ao campo. Este conjunto de transformações, que apontam no sentido de um crescimento capitalista, teve um dos pilares de seu desenvolvimento na política econômica do Governo Estadual.

Apesar do surgimento da burguesia industrial do Rio Grande do Sul ter sua gênese marcada por atores sociais diversos, pode-se dizer que no caso da cidade do Rio Grande, é notável a atuação dos burgueses imigrantes: Gustavo Poock (hamburguês); Giovanni Hessemberger (italiano); Luiz Lorea (italiano); Raphaele Anselmi (italiano); Albino Cunha Amaral (português), entre outros.

O caso da fábrica de tecidos em lã de Carlos Rheingantz é emblemático, na medida em que nos revela a importância da “situação geográfica da cidade do Rio Grande, que assistida por estruturas, tais como ferrovias e portos têm possibilidade de expandir sua produção, visto que este a destinava aos mercados do centro do país, assim como o



mercado externo, nos períodos de guerras, como, por exemplo, durante a Primeira Guerra Mundial.

As empresas manufatureiras do eixo Rio Grande-Pelotas, sempre tiveram um mercado menos amplo que as empresas instaladas na região colonial, na medida em que a macro-formação sócio-espacial da campanha era composta por populações rarefeitas e as relações assalariadas nas estâncias não serem predominantes, tornando-a um mercado consumidor de menores proporções. A instalação das ferrovias propiciou a aproximação dos centros produtores das fontes de recursos naturais e dos mercados consumidores, que no caso do Sul do Brasil, diferenciava-se das demais estradas de ferros do Brasil na medida em que atendiam o mercado interno brasileiro.

Todavia, a implantação destas estruturas não seriam possíveis se não tivessem sido realizadas com o financiamento do Estado, fosse através do arrendamento das estradas de ferro de propriedade do Estado, fosse através da aplicação de capital externo já na construção das próprias ferrovias, através da garantia de lucros prevista contratualmente, por intermédio do compromisso assumido pelo Governo Federal, o que alavancou o progresso, não somente das indústrias, mas também aos importadores e exportadores em geral e para os pecuaristas, assim como para os charqueadores, significariam maior rapidez e redução dos custos de transportes das mercadorias transacionadas, assim como para o capital externo com aplicações na viação férrea gaúcha, as referidas obras representariam maior utilização das linhas que tinham Rio Grande por extremidade, na medida em que a modernização do porto em questão poderia deslocar uma parcela significativa do fluxo de mercadorias que, contrabandeadas, eram transportadas pelo porto de Montevideú, entre outros fatores, pela sua capacidade de receber embarcações de maior calado, o que era impossível no porto gaúcho.

No entanto, a necessidade do melhoramento da navegação na entrada da barra foi primordial, pois a freqüente deposição de sedimentos nesse canal dificultava a entrada de embarcações, ou seja, antes de se discutir a construção de um novo porto, se fazia necessário o melhoramento da entrada que ligava o oceano ao estuário. A iniciativa de um novo porto foi retomada no começo do século XX. Em 1915 construção dos molhes foi concluída.

A partir de 1918, o porto do Rio Grande, capacitado para atender navios de grande calado, os serviços de desobstrução da barra e, mesmo, de preservação da profundidade do próprio porto confirmaram-

se muito precários, resultando, como no caso da ferrovia, o rompimento do contrato estabelecido com o capital externo, passando para o Governo Estadual a administrar, diretamente, a continuidade das obras envolvidas.

Neste sentido pode-se concluir que o capital comercial não teria se desenvolvido no Rio Grande do Sul, acumulando capital e induzindo à expansão do mercado regional e os serviços urbanos, na intensidade em que isso ocorreu não fossem as políticas de povoamento, as de transportes e as de caráter econômico-financeiro levadas a cabo pelas esferas federal e estadual de governo, sendo que também teria um desenvolvimento muito mais restrito na ausência das inversões do capital externo, realizadas tanto no porto, quanto nas ferrovias gaúchas. Assim como, o capital externo, também não realizaria tais inversões caso não considerasse a importância da circulação de mercadorias empreendida pelo capital comercial e não contasse com os benefícios oferecidos pelo Estado para garantir sua rentabilidade.

Este movimento, que tem seu início na década de 1870, durante seis décadas, fez crescer e diversificar a produção agrícola da região colonial; expandiu as exportações e gerou mercado para os produtos industriais, induzindo-os ao crescimento; que organizou o sistema de transportes fluviais e ferroviários; que modernizou o porto de Porto Alegre e capacitou o porto do Rio Grande à navegação de grande calado; concentrou capitais em mãos dos comerciantes atacadistas dedicados aos negócios de exportação e importação; que acelerou o processo de urbanização e de implantação de infra-estrutura urbana.

Contudo, após a expansão da indústria leve (têxteis e alimentos), observa-se no período entre guerras, por meio de um movimento de substituição de importações, o estímulo às indústrias metalúrgicas e mecânicas, quando a indústria assume um papel mais significativo no interior da economia, não só do Estado do Rio Grande do Sul, mas no Brasil como um todo, momento em que a concentração espacial desta se faz nas regiões das colônias alemãs localizadas próximas a serra gaúcha.

Nota-se que a partir deste momento, a metalurgia passa a liderar a expansão no período, expansão que já vinha acontecendo durante a Primeira Guerra Mundial, processo que permite que se cogite a existência de um destacado departamento I no interior da economia nacional, representando uma “nova fase” da industrialização brasileira, onde o progresso e a diversificação da indústria metal-mecânica aumentaram substancialmente.

Enquanto a região das colônias alemãs e italianas vive um período de diversificação da atividade industrial no setor metal mecânico, a cidade do Rio Grande continua a desenvolver suas atividades industriais no setor de alimentos. Apesar de apontarmos surgimento de um estaleiro, fundado pelo italiano Luiz Lorea, ou mesmo o surgimento da indústria química, como foi o caso da Refinaria de Petróleo Ipiranga, pode-se dizer que o perfil da atividade industrial da cidade não sofre significativas alterações, mantendo-se especializada na industrialização de alimentos, contando com estabelecimentos, que representaram a gênese do que, posteriormente se tornou o maior parque de industrialização de pescados do Brasil, com a instalação de indústrias como a Indústria Brasileira de Peixes Ltda. e a Furtado S.A. Comércio e Indústria, que iniciam suas atividades em 1942 e 1943, respectivamente.

A década de 1930 e os anos que se seguem com a Segunda Grande Guerra configuraram um momento inusitado para a indústria nacional no que se refere às possibilidades de substituição de importações, que tiveram fortes efeitos sobre as economias regionais que vinham seguindo o caminho da industrialização, momento em que, além da contração das importações, verifica-se acentuado declínio no comércio de cabotagem – sem que os transportes terrestres se desenvolvessem compensatoriamente.

Com fim da segunda Guerra Mundial, além da infra-estrutura energética do país, expandiu sobremaneira a indústria de bens de consumo duráveis e os bens de capital, aparecendo, no sul do Brasil, uma gama expressiva de novos fabricantes de equipamentos elétricos, em alguns casos resultantes da transformação de oficinas artesanais urbanas que a formação social do tipo pequena produção mercantil fez crescer.

Se para o conjunto do estado do Rio Grande do Sul, o período, aqui identificado como pós-guerras, representa uma nova fase do processo de industrialização, talvez, o mesmo não possa ser levado em consideração, no que diz respeito ao processo ocorrido cidade do Rio Grande. Nesta percebe-se uma certa continuidade no processo de instalação de indústrias de bens de consumo não-duráveis, ou mais especificamente, a industrialização de alimentos. Assim como a Indústria Brasileira de Peixes Ltda. e a Furtado S.A. Comércio e Indústria, que surgem no final do período entre guerras, as empresas que tem destaque no período seguem no mesmo setor, como foi o caso de algumas empresas pesquisadas nos arquivos da JUCERGS; “Eduardo Ballester Indústrias de Pescados Ltda.”; Frigorífico Anselmi S.A. -

Indústria de Carnes, Derivados e Conservas; Rio Grande Produtos Alimentícios Ltda.; Joqueira S.A.Indústrias Alimentícias; S.A. Abel Dourado indústrias alimentícias, entre outras.

Em linhas gerais pode-se dizer que esta situação segue inalterada, até a passagem da década de 1960 para 1970, quando através da criação da SUDEPE (Superintendência do Desenvolvimento da Pesca), do Serviço de Inspeção Federal e do Primeiro Plano de Nacional de Desenvolvimento Pesqueiro em 1962, quando há a sistematização do financiamento estatal para o setor pesqueiro. Todavia, no ano de 1986, a SUDEPE estava esgotando sua política de financiamento, e o parque pesqueiro do Rio Grande, que foi organizado antes do período da SUDEPE e da política de financiamento, teve sua ascensão, mas atualmente, passa por um processo de decadência.

À medida que avançam os anos 1950, a pressão competitiva exercida, sobretudo pela indústria paulista se faz sentir, gradativamente, causando impactos diferentes no que se refere ao todo da indústria do Rio Grande do Sul, favorecendo as indústrias instaladas em áreas relacionadas à macro-formação sócio-espacial da pequena produção mercantil, em detrimento das indústrias relacionadas à macro-formação sócio espacial da campanha. Fatores como o fim dos impostos interestaduais que, culminaram na abertura das economias regionais, proporcionadas pelo aumento das construções rodoviárias, influenciaram pesadamente sobre as empresas que compuseram a gênese da atividade industrial da cidade do Rio Grande.

Um novo fôlego a atividades industrial da cidade do Rio Grande veio do movimento geopolítico nacional, através dos macroprojetos, infra-estruturais, industriais, minerais, agropecuários que, encontrou na cidade do Rio Grande, um espaço privilegiado no que diz respeito a implantação e desenvolvimento um grande corredor de exportações, associado a um grande pólo industrial no extremo sul do país, refletindo uma das preocupações centrais do Estado Brasileiro àquela época, de reduzir os enormes desníveis regionais presentes no espaço nacional, via planejamento regional.

Dentre os macroprojetos infra-estruturais propostos para o Rio Grande do Sul, destaca-se o Complexo Industrial-Portuario (SUPERPORTO) da cidade do Rio Grande, datado de 1972, quando do início da implementação por parte do Governo Federal do I Plano Nacional de Desenvolvimento, constituindo uma nova fase para a atividade industrial da cidade do Rio grande.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, P. F. C. de. **A gestão das condições materiais da implantação da indústria gaúcha – 1870-1930.** Ensaios FEE. Porto Alegre: ano 13. Nº 26, p. 544-577, 1992.

ALVES, F. das N. (ORG) **Indústria e comércio na cidade do Rio Grande: estudos históricos.** Rio Grande: FURG, 2001.

AMARAL, S. M. R. do. **O porto do Rio Grande no Contexto do MERCOSUL.** Fundação Universidade Federal do Rio Grande. Monografia, 1997.

ASSIS, C. **Uma história de realizações: Empresas Petróleo Ipiranga 60 anos.** São Paulo: Prêmio, 1997.

BANDEIRA, P. S. **A economia da Região Sul. In: Desigualdades regionais e desenvolvimento.** Affonso, R. B. A. e Silva, P. L. B. (orgs.). São Paulo: Fundap/Campinas-SP: Editora da Unicamp, 1995.

BASTOS, F. M. **História da Refinaria de Petróleo Ipiranga S. A. (1937-1967).** Rio Grande: Revista da Ipiranga, 1967.

BITTENCOURT, É. **Da rua ao teatro: os prazeres de uma cidade.** Rio Grande: Editora da FURG, 2001.

CADERNAU: **Cadernos no Núcleo de Análises Urbanas/FURG. – v.1 n.1 (2007).** – Rio Grande: Editora da FURG, 2007.

CASTRO, A. B. **Sete ensaios sobre a economia brasileira.** 3 ed. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1980.

\_\_\_\_\_. & SOUZA, F. E. P. de. **A economia brasileira em marcha forçada.** 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

CINTRA NETO, M. F. **Pense Grande.** São Paulo: Prêmio, 1989.

COPSTEIN, R. **O trabalho estrangeiro no município do Rio Grande.** Boletim Gaúcho de Geografia, nº 4. Porto Alegre, 1975.

\_\_\_\_\_. **Evolução Urbana de Rio Grande.** Revista do Instituto Geográfico do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, nº 122, (p. 43 – 68), 1982.

COSTA, A. R. da. **O Rio Grande do Sul.** 2ª Ed, Porto Alegre: Globo, 1922.

COSTA, D. L. M. **O lugar da Companhia Swift no contexto urbano-industrial da economia rio-grandina (1917 – 1954): um estudo exploratório de geografia econômica local.** (Monografia de pós-graduação). Rio Grande: FURG, 2001.

\_\_\_\_\_. **O fomento industrial rio-grandino por meio das indústrias de transformação alimentícia entre os séculos XIX-XX.** (Monografia de Pós-Graduação). FURG, 2003.

DOMINGUES, M. V. de La R. **Superporto do Rio Grande Plano e Realidade. Elementos para uma discussão.** Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro. UFRJ, 1995.

ESPÍNDOLA, C. J. **As agroindústrias de carne do sul do Brasil.** São Paulo: USP, 2002.

FAUSTO, B. (org.). **O Brasil Republicano: Estrutura de Poder e economia (1889-1930).** São Paulo, DIFEL, 1975, p. 260-2.

\_\_\_\_\_. **A revolução de 1930: historiografia e história.** 12ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1989.

FERREIRA FILHO, A. **História geral do Rio Grande do Sul. 1503/1974.** 4ª Ed. Porto Alegre, Globo, 1974.

FONSECA, P. C. D. **RS: Economia & conflitos políticos na República Velha.** Porto Alegre, Mercado Aberto, 1983.

\_\_\_\_\_. **A transição capitalista no Rio Grande do Sul: A economia gaúcha na Primeira República.** URGs, Porto Alegre, 1984.

FRANCO, S. da C. **Julio de Castilhos e sua época.** Porto Alegre, Globo, 1967.

GARCIA, A. S. **Leal Santos: trajetória histórica.** (Monografia de Especialização), FURG, 2001.

GUTIERREZ, E. J. B. **Negros, charqueadas & Olarias: um estudo sobre o espaço pelotense.** Pelotas: UFPEL, 2001.

IBGE: **Séries estatísticas retrospectivas. Vol. 2. O Brasil, suas Riquezas Naturais, suas Indústrias. Tomo 3 – Indústria de Transportes – Indústria Fabril.** Edição: fac similar. 1986. (original publicado em 1909).

\_\_\_\_\_. **Recenseamento Geral do Brasil 1920.** V 05. Parte 1, Indústria.

INTENDÊNCIA MUNICIPAL. **Relatório apresentado ao Conselho Municipal do Rio Grande.** Rio Grande, 1889-1903.

INTENDÊNCIA MUNICIPAL. **Relatório apresentado ao Conselho Municipal do Rio Grande.** Rio Grande, 1890-1920.

JAEGER, L. G. In: *Enciclopédia rio-grandense*, 1º volume. Canoas: Editora Regional Ltda., 1956.

KUHN, F. **Breve história do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Leitura XXI, 2002, p. 92.

MAIOR, A. S. S. **Povoamento.** In: *Geografia do Brasil: A grande região Sul.* V. IV, Tomo II.

MAMIGONIAN, A. **Estudo Geográfico das indústrias de Blumenau.** In: *Sparata da Revista Brasileira de geografia*, ano 27, nº 3, Rio de Janeiro, 1965.

\_\_\_\_\_. **Estudo Geográfico de das indústrias de Blumenau.** In: *Revista Brasileira de Geografia*, nº 3, Rio de Janeiro: IBGE, 1966.

\_\_\_\_\_. **Notas sobre os frigoríficos do Brasil central pecuário.** In: *Boletim Paulista de Geografia*, nº 51, São Paulo: AGB, 1976.

\_\_\_\_\_. **Localização Industrial no Brasil (notas metodológicas e exemplos).** In: *Boletim Paulista de Geografia*, nº 51, São Paulo, 1976.

\_\_\_\_\_. **Indústria.** In: *Atlas de Santa Catarina.* Florianópolis, GAPAN, 1986.

\_\_\_\_\_. **A industrialização da América Latina: o caso brasileiro.** In: Fundamentos para o ensino de geografia, São Paulo: Secretaria do Estado da Educação, 1988.

\_\_\_\_\_. **As conquistas marítimas portuguesas e a incorporação do litoral de Santa Catarina.** In: O mundo que o português criou: Brasil século XVI, ANDRADE, M. C. Et al (Org). Recife: CNPq: FJN, 1997.

\_\_\_\_\_. **Kondratieff, ciclos médios e organização do espaço.** Geosul, Florianópolis, v. 14, nº 28, (p. 152 – 157), 1999.

\_\_\_\_\_. **Teorias sobre a industrialização brasileira.** In: Cadernos Geográficos. UFSC/ CFH. Departamento de Geociências – nº 2 (maio 2000). Florianópolis: Imprensa Universitária, 2000.

MARTINS (a), C. A. **Indústria da pesca no Brasil: O uso do território por empresas de enlatamento de pescado.** Tese de Doutorado, Florianópolis. UFSC, 2006.

MARTINS (b), S. F. **Cidade do Rio Grande: Industrialização e urbanidade (1873-1990).** Rio Grande: Editora da FURG, 2006.

MARX, K. **O método da economia política.** In: Contribuição à crítica da economia política. 2ª ed. Trad. Alves, M. H. B. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

MELLO, J. M. C. de. **O capitalismo tardio.** 8ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

NEVES, H. A. P. **O porto do Rio Grande no período de 1890-1930.** Revista do Departamento de Biblioteconomia e História, Rio Grande, FURG, 1980.

NEVES, D. V. das. **Vultos do Rio Grande.** 3º Tomo. Rio Grande: Academia Riograndina de Letras, 1989.

NEU, M. F. R. **Os portos do Sul do Brasil: da formação ao século XXI.** (Tese de Doutorado), USP, 2009.



OLIVEIRA, F. **A economia brasileira: crítica a razão dualista**. 6ª ed. Petrópolis: Vozes, 1988.

PAULITSCH, V. S. **Rheingantz: Uma vila operária em Rio Grande**. Rio Grande: Editora da FURG, 2008.

PEREIRA, R. M. F. do A. **a Geografia e as bases da formação nacional brasileira: uma interpretação fundamentada nas idéias de Ignácio Rangel**. Tese de doutorado. FFLVH/USP, São Paulo, 1997.

PESAVENTO, S. J. **República Velha Gaúcha: Charqueadas, frigoríficos, criadores**. Porto Alegre, Movimento, 1980.

\_\_\_\_\_. **História da indústria do Rio Grande do Sul**. 1º Ed., Riocell, 1985.

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

PIRAGINE, M. L. **Histórias de vidas luso-riograndinas**. Rio Grande, 1997.

QUEIROZ, M. L. B. **A vila do Rio Grande de São Pedro 1737 – 1822**. Ed. da FURG, 1987.

RANGEL, I. **Economia: milagre e anti-milagre**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.

\_\_\_\_\_. **Introdução ao estudo do desenvolvimento econômico brasileiro**. 2ª ed. São Paulo: Ed. Bernal, 1990.

\_\_\_\_\_. **Feudalismo e propriedade fundiária**. In: D' INCAO, M. E. História e ideal: Ensaio sobre Caio Prado Jr: Ed. UNESP, 1989.

\_\_\_\_\_. **Dualidade básica da economia brasileira**. In: Obras Reunidas, vol. 1, Rio de Janeiro, Contraponto, 2005 (p. 285 – 344).

\_\_\_\_\_. **História da dualidade brasileira**. In: Obras Reunidas, vol. 2, Rio de Janeiro, Contraponto, 2005 (p. 655 – 696).

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

SALVATORI, E; HABIAGA, L. A.; THORMENN, M. do C. **Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande.** Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, volume 51 nº1, (p. 27 – 71), 1989.

SANTOS, T. de J. V. dos. **A indústria de refino de petróleo no Brasil.** Rio Grande: FURG, 2001.

SILVA, M. A. da. **O processo de industrialização no Sul do Brasil.** In: Cadernos Geográficos. UFSC/CFH. Departamento de Geociências. – nº 15 (Maio 2006) – Florianópolis: Imprensa Departamento de geociências, 2006.

SILVEIRA, M. R. **Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas.** Rio de Janeiro. Interciência, 2007.

SINGER, P. A Crise do Milagre: interpretação crítica da economia brasileira. 8ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana.** Cia. Editora Nacional, São Paulo, 2ª Ed, 1977.

SUZIGAN, W. **Indústria brasileira: origem e desenvolvimento.** São Paulo: Brasiliense, 1986.

VIEIRA, E. F. **Rio Grande: Geografia Física, Humana e Econômica.** Porto Alegre, Sagra, 1983.

VIEIRA, M. G. E. de D. **Formação social brasileira e geografia: reflexões sobre um debate interrompido.** Dissertação de Mestrado UFSC, Florianópolis, 1992.

WAIBEL, L. **Capítulos de Geografia tropical e do Brasil.** 2ª Ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1979.

\_\_\_\_\_. **Princípios da colonização européia no sul do Brasil.** In: Revista Brasileira de Geografia Ano 50, nº especial, IBGE, 1988.

### **Jornais**

Jornal Echo do Sul, 07 de março de 1885.  
Jornal do Rio Grande, 21 de setembro de 1918.  
Jornal do Rio Grande, 05 de julho de 1918.  
Jornal do Rio Grande, 02 de setembro de 1937.

### **Revistas**

Revista America Magazine, 1969.  
Revista Nacional da Pesca, nº 13, 1974.  
Revista Paulista de Indústria. **Economia do Rio Grande do Sul. Indústria de lã.** Ano 5. São Paulo, Separata 1955.