



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL

FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO, CONTABILIDADE E ECONOMIA

PROGRAMA DE MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

ANA PAULA DA COSTA PEDROSO

TRANSIÇÃO LENTA OU CICLOS DE CRESCIMENTO NÃO SUSTENTÁVEIS –
EFEITOS SOBRE O BEM ESTAR DO RIO GRANDINO

Porto Alegre

2010

ANA PAULA DA COSTA PEDROSO

TRANSIÇÃO LENTA OU CICLOS DE CRESCIMENTO NÃO SUSTENTÁVEIS –
EFEITOS SOBRE O BEM ESTAR DO RIO GRANDINO

Dissertação apresentada como requisito para
obtenção do grau de Mestre pelo Programa de
Pós-graduação da Faculdade de Administração,
Contabilidade e Economia da Pontifícia
Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Dra. Izete Pengo Bagolin

Porto Alegre

2010

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P372t Pedroso, Ana Paula da Costa
 Transição lenta ou ciclos de crescimento não sustentáveis –
 efeitos sobre o bem estar do rio grandino / Ana Paula da Costa
 Pedroso. – Porto Alegre, 2010.
 91 f. : il.

 Diss. (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Fac.
 de Administração, Contabilidade e Economia, PUCRS.
 Orientação: Dr^a. Izete Pengo Bagolin.

 1. Economia. 2. Desenvolvimento Econômico.
 3. Desenvolvimento Regional – Rio Grande do Sul.
 4. Rio Grande (RS) – Condições Econômicas.
 5. Rio Grande (RS) – Condições Sociais. I. Bagolin, Izete Pengo.

CDD 330.98165

Ficha Catalográfica elaborada por
Vanessa Pinent
CRB 10/1297

ANA PAULA DA COSTA PEDROSO

TRANSIÇÃO LENTA OU CICLOS DE CRESCIMENTO NÃO SUSTENTÁVEIS –
EFEITOS SOBRE O BEM ESTAR DO RIO GRANDINO

Dissertação apresentada como requisito para
obtenção do grau de Mestre pelo Programa de
Pósgraduação da Faculdade de Administração,
Contabilidade e Economia da Pontifícia
Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Aprovada em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. Augusto Mussi Alvim - PUCRS

Prof. Dr. Carlos Eduardo Lobo e Silva - PUCRS

Prof. Dr. Flávio Tosi Feijó - FURG

Prof. Dra. Izete Pengo Bagolin (Orientadora) – PUCRS

DEDICATÓRIA

Em memória do meu avô, padrinho e ídolo:

Darmin Dias da Costa.

VÔ DINDO – PARA TI E POR TI, SEMPRE!

AGRADECIMENTOS

O início dessa caminhada não teria ocorrido sem a insistência e crença da minha prima, Joseane Abudes Pedroso que não me deixou desistir, quando eu, com o velho medo de não ser aprovada, não queria mais apresentar a presente dissertação.

Também não teria sequer iniciado esta jornada, sem ter o abrigo e o carinho dedicados pelo André e Fernanda, que me acolheram e acompanharam em cada minuto desta conquista.

Deixei em Rio Grande, minha terra natal, pessoas preciosas que, assim como eu, tiveram que crer que a ausência tinha um objetivo maior, e por isso, jamais deixaram de me incentivar. Agradeço ainda aos meus pais, Libório e Suely, minhas irmãs, Cláudia e Glaucia, com quem dividi todas as alegrias e adversidades que me trouxeram até esse momento.

Aos tios, primos e amigos que a cada reencontro, ouviam com entusiasmo o andamento do mestrado, e que me apoiaram sempre que necessário; de forma especial, a tia Marlene e a vó dinda, o Emerson e o Maicon, a Suzi e o Jonathas, o Denis, a Taninha, a Marione, a Eloisa, a Dani, o seu João e outros tantos que sempre acreditaram em mim.

Agradeço também aqueles que, mais do que lecionar, me inspiraram o amor a ciência econômica durante a graduação nos corredores gelados do pavilhão 4 da FURG: Cássius, Flávio, Carla, Lessa. A frase do Cássius na formatura me acompanhará para sempre: - “O segredo do sucesso é a preparação!”

Registro também minha singela homenagem a Mara e as meninas do pensionato que fiquei morando um ano, que faziam silêncio quando eu precisava estudar, e que compreendiam quando não podia participar dos eventos da casa.

Também, tenho profundo respeito e agradeço o auxílio e a participação do pessoal do NEPE, que aquecia discussões e me ajudaram na busca de dados e nos trabalhos do curso.

Mas a manutenção em Porto Alegre não seria possível, se não tivesse tido o emprego, e agradeço sinceramente a Elaine pela oportunidade, e a todos na Cotica Engenharia, que souberam entender quando precisei me ausentar, e ouviram constantemente detalhes do meu trabalho, especialmente, a Cris, a Débora, a Mariana, a Brenda, a Dona Dalva e a Lizar.

Também, não custa lembrar a participação invisível, mas com certeza ativa, da Ahlice, e do PJ, que na pessoa do Ricardo e da Cândida, além da Graça e da Selma, que estão sempre tentando fazer de mim uma pessoa melhor, e menos exigente.

Não teria chegado ao final desse trabalho, se não tivesse tido a oportunidade de iniciá-lo, por isso, merece um agradecimento especial, a professora que se tornou, mais do que uma simples fonte de conhecimento, mas um modelo de garra, simplicidade e que acreditou, que eu seria capaz de concluir esse trabalho.

Mais que orientação e apoio a execução da dissertação, provou sua generosa amizade nos momentos que mais precisei. Obrigada Izete, espero ter correspondido as suas expectativas.

Essa é a esperada e tão falada dissertação, que discutimos tantas vezes em aula, e que foi incrementada com o apoio e críticas construtivas dos demais professores, colegas nas instalações da PUCRS ou nos memoráveis churrascos e saídas pós-provas, por isso agradeço com carinho aos demais mestres e amigos que conquistei nesses dois anos, especialmente, a Luciane, a Flávia, a Alice, o Henrique e o Fernandinho.

Por fim, agradeço a Deus e a Deusa, que colocaram essas pessoas especiais no meu caminho, e em cada um, quero dar o abraço, que mais me fará falta nesse momento, daquele que sempre carrego comigo como fonte da minha persistência.

Vô Dindo, Obrigada! Para ti e por ti, sempre!

TUDO PASSA!

RESUMO

A presente pesquisa propõe-se, através da análise do histórico econômico da cidade de Rio Grande – RS, das teorias Econômicas e dos indicadores sócio econômicos da cidade, identificar quais as teorias que melhor explicam o desenvolvimento de Rio Grande e quais os principais fatores responsáveis pelo processo lento e não linear da Cidade. Berço do Rio Grande do Sul, Rio Grande, teve uma participação significativa na economia do Estado, especialmente pela posição privilegiada geograficamente, que garantiu investimentos no Município, em razão do seu porto marítimo. O objetivo deste estudo é compreender as diferentes etapas do desenvolvimento da cidade. Também foi objetivo descrever e identificar no histórico da cidade os investimentos que mais expressividade e reflexo tiveram na qualidade de vida dos riograndinos, e a luz das teorias econômicas identificar quais as que melhor explicam o crescimento sem desenvolvimento da cidade de Rio Grande. A metodologia utilizada nesta pesquisa consiste em revisão bibliográfica, e apresentação e análise descritiva dos dados sócio econômicos do Município. As considerações finais deste trabalho deixam claro que apesar de algumas fases da economia ter características fortes de pensadores econômicos, voltados aos ciclos, a situação de Rio Grande, não manteve um comportamento esperado para que as concepções de Shumpeter e Rostow fossem atestadas. Entretanto, com algumas exceções, os trabalhos analisados que se preocuparam com as características, necessidades e desenvolvimentos de cidades portuárias, mostram que o Município, acima de qualquer teoria, é efetivamente caracterizado como tal, e presenciou todas as fases que o porto pode auxiliar e prejudicar o desenvolvimento do local. O prejuízo a condição de vida do riograndino, é constatada, na falta de medidas públicas e privada que deixam em prol dos interesses que o porto pode proporcionar as possibilidades de capacitação e oportunidades, especialmente nas questões de saúde e educação de seus cidadãos, impossibilitando que a cidade se mantenha em desenvolvimento junto com o crescimento sempre esperado para Rio Grande.

Palavras Chave: Rio Grande, porto, desenvolvimento, crescimento, teoria econômica

ABSTRACT

This study proposes, by examining the economic history of Rio Grande - RS, theories of economics and socio economic indicators of the city, identify the theories that best explain the development of Rio Grande and the main factors responsible by slow and nonlinear City. Cradle of Rio Grande do Sul, Rio Grande, had a significant stake in the state's economy, especially the privileged geographical position, which ensured that investments in the city, because of its seaport. The aim of this study is to understand the different stages of development of the city. Another objective was to describe and identify the historic city investments that had more expression and reflection on the quality of life of Rio Grande, and the light of economic theories to identify which ones best explain the growth without development of the city of Rio Grande. The methodology used in this research consists of literature review and presentation and descriptive analysis of socio economic of the county. The final considerations of this study make it clear that despite some phases of the economy has strong features of economic thinkers, directed cycles, the state of Rio Grande, has not kept an expected behavior for the views of Schumpeter and Rostow were attested. However, with few exceptions, the studies analyzed that were concerned with the characteristics, needs and development of port cities, show that the City, beyond any theory, it is effectively characterized as such, and witnessed all the stages that the port can support and hinder the development of the site. The harm the living conditions of Riograndino is observed in the absence of public and private measures that leave in the interests of the port can provide opportunities for training and opportunities, especially in matters of health and education of its citizens, making it impossible the city remains in development with growth always expected to Rio Grande.

Keywords: *Rio Grande, port, development, growth, economic theory*

LISTA DE QUADROS

1	Resumo de concepções de pré-requisitos de desenvolvimento.....	45
2	População Urbana, rural e total da cidade de Rio Grande de 1985 a 2008.....	52
3	PIB da cidade de Rio Grande de 1985 a 2006.....	53
4	PIB percapta da cidade de Rio Grande de 1985 a 2006.....	54
5	Número de Empresas por tipo de atividade da Cidade de Rio Grande de 1985 a 2006.....	56
6	Dados sobre saúde do ano de 2005 em Rio Grande.....	60
7	Número de Estabelecimentos de ensino por etapa de Rio Grande de 1991 a 2006.....	62
8	Número de veículos de Rio Grande de 1991 a 2006.....	68
9	IDHM para a cidade de Rio Grande.....	70
10	Projetos atuais para a Cidade de Rio Grande.....	72

LISTA DE GRÁFICOS

1	Evolução da população Urbana, rural e total de Rio Grande de 1985 a 2006.....	53
2	Evolução da população e do PIB Percapta de Rio Grande de 1985 a 2006.....	55
3	Evolução da população e do número de empresas de Rio Grande de 1985 a 1995.....	57
4	Evolução da população e do número de empresas de Rio Grande de 1996 a 2006.....	57
5	Evolução da população e do número de empregados de Rio Grande de 1985 a 2006.....	58
6	Evolução da população e do número de leitos hospitalares em Rio Grande de 1992 a 2006.....	60
7	Número de internações hospitalares na cidade de Rio Grande de 1996 a 2008.....	61
8	Taxa de mortalidade por ano, na cidade de Rio Grande de 1996 a 2008.....	61
9	Funções Docentes, matrículas e número de estabelecimentos de Educação Infantil de Rio Grande no período de 1991 a 2006.....	63
10	Funções Docentes, matrículas e número de estabelecimentos de Educação Fundamental de Rio Grande no período de 1991 a 2006.....	64
11	Taxas de abandono, aprovação, reprovação e distorção das séries do ensino Fundamental de Rio Grande de 1999 a 2005.....	65
12	Funções Docentes, matrículas e número de estabelecimentos de Ensino Médio de Rio Grande no período de 1991 a 2006.....	66
13	Taxas de abandono, aprovação, reprovação e distorção das séries do ensino Médio de Rio Grande de 1999 a 2005.....	67
14	Evolução da população e do número de veículos em Rio Grande de 1991 a 2006.....	69
15	Evolução do IDESE de Rio Grande – 1991 e de 2000 a 2006.....	71

SUMÁRIO

1	Introdução.....	12
2	Histórico da cidade do Rio Grande.....	14
	2.1 O DESENVOLVIMENTO DO PORTO.....	15
	2.2 A PESCA EM RIO GRANDE.....	17
	2.3 O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL.....	20
	2.4 A REFINARIA DE PETRÓLEO IPIRANGA.....	23
	2.5 O PÓLO NAVAL.....	27
	2.6 RECURSOS NATURAIS DE RIO GRANDE	29
	2.6.1 BALNEÁRIO CASSINO	29
	2.6.2 RESERVA ECOLÓGICA DO TAIM	32
3	Teorias do desenvolvimento econômico.....	34
	3.1 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.....	34
	3.2 TEORIAS DE CRESCIMENTO, CICLOS E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.....	39
	3.3 CIDADES PORTUÁRIAS.....	45
4	Análise dos indicadores sócio econômicos de Rio Grande.	51
5	Análise comparativa das fases econômicas de Rio Grande, teoria econômica e indicadores sócio-econômicos.....	73
6	Considerações finais.....	80
7	Referências bibliográficas.....	83

1 Introdução

O município de Rio Grande, a cidade mais antiga do Rio Grande do Sul, convive com os anseios de superar os desafios do desenvolvimento desde sua fundação. No período mais recente, as expectativas tornaram-se mais intensas desde o anúncio dos investimentos federais do Dique seco – área montada para construir e reformar as plataformas da Petrobrás – levando a cidade ao reconhecimento nacional e tornar-se um pólo naval significativo para a economia gaúcha e brasileira.

No entanto, se olharmos retrospectivamente, Rio Grande viveu diversos momentos de grandes expectativas desde sua fundação. Foi cidade militar de 1737 até 1821, onde depois passou a ser considerada pólo comercial compacto, como gênese para o desenvolvimento urbano e fabril (1822/1872). Atraiu muitos investimentos, por ser a única cidade do Rio Grande do Sul a dispor de um porto marítimo com a atividade industrial.

Nos anos seguintes, com a queda da indústria fabril, mas ainda voltada ao porto, Rio Grande desenvolveu um parque industrial diverso, o qual foi induzido pelo setor exportador e se manteve até a crise de 1929.

No período compreendido entre 1930 e 1969, Rio Grande começou a apresentar uma diversificação de atividades comerciais e industriais. Porém, mais especificamente nos anos 70, com a tecnificação da indústria pesqueira, a cidade voltou todo o seu empreendimento para a sustentabilidade da pesca, cuja expectativa era de um crescimento favorável devido as condições apresentadas.

O setor pesqueiro parecia promissor, dada a sua proximidade com a matéria prima, chegando nos anos 90 a representar 50% da capacidade brasileira.

No fim da década de 80 e início dos anos 90, a cidade teve mais um incremento industrial, também incentivado pela facilidade que o porto marítimo ofertava quanto à obtenção de matérias primas importadas. Nascia então o bloco industrializado da cidade, com indústrias de fertilizantes e de exploração da soja, que se instalaram na zona portuária.

Nos anos 2000, novas perspectivas se voltaram ao porto com os investimentos federais anunciados. Aos riograndinos permanece a dúvida sobre a viabilidade e produção à cidade, ao desenvolvimento de atividades vinculadas sempre ao porto, que até hoje propiciou grandes momentos de expectativas, mas que ainda não conseguiu atingir os níveis de desenvolvimento sustentável.

Apesar de ter passado por uma diversificação de setores econômicos, nos quais a cidade esteve centrada, Rio Grande não demonstra ter seguido uma trajetória de estruturação econômica clara e visível, de acordo com as propostas pelo país, ficando ainda em uma posição desfavorável perante a outros municípios do âmbito gaúcho.

Diante de um histórico que, desde sua fundação vivenciou diferentes setores chefes no decorrer da sua existência, sendo inclusive pioneira em vários aspectos, Rio Grande constitui-se num interessante estudo de caso para analisar suas diferentes etapas de crescimento que nem sempre promoveram desenvolvimento humano, qualidade de vida e bem estar para a sua população.

Em uma breve análise, se verifica que a privilegiada posição geográfica foi em todos os ciclos do município um fator comum. Por isso, mesmo com atividades diversas, as etapas de seu desenvolvimento sempre tiveram estreita relação com a área portuária. Assim, compreender o contexto político e econômico da cidade, ancorados nos estudos de produção, distribuição e consumo de bens, elucidará as possíveis causas e falhas do progresso, estagnação e até mesmo recessão de Rio Grande.

Diante do exposto, esse trabalho procura compreender sistema e teorias adotados pelo município que melhor explicam os fatores responsáveis pelo processo não linear de crescimento deste.

Para isso, revisitaremos o histórico da cidade, as possíveis teorias econômicas aplicáveis que embasaram ou deixaram de ser aplicadas ao progressivo de Rio Grande, bem como serão apresentaremos os dados sócio-econômicos, para que enfim se tenha elementos que fundamentem a análise comparativa ao final desta dissertação.

Os indicadores a serem utilizados serão referentes ao desempenho do setor econômico formal, tais como PIB, VAB, arrecadação, emprego setorial, etc. E também os designados sociais que consigam refletir o bem estar e/ou desenvolvimento do município como IDESE, dados educacionais, populacional, etc. limitados aos períodos efetivamente registrados pelos órgãos reguladores, tais como: IBGE, FEE, DIESE, IDH, RAIS, Prefeitura Municipal, SPH – Superintendência de Portos e Hidrovias, etc.

2 Histórico da Cidade de Rio Grande - RS

O Município de Rio Grande é localizado no Sul do Brasil, quase na extremidade sul, do Estado do Rio Grande do Sul. Localizado na planície costeira do litoral sul, tem sua configuração geográfica caracterizada como restinga costeira, com limites ao norte de Pelotas e da Lagoa dos Patos, e ao sul com Santa Vitória do Palmar. Sua fronteira leste é com o oceano atlântico e com o canal do Rio Grande, e no lado oposto com Pelotas, Arroio Grande e Lagoa Mirim; (FURG, 2009)

A cidade é a mais antiga do Estado do Rio Grande do Sul, foi fundada em 19 de fevereiro de 1737, pelo Brigadeiro José da Silva Paes, que comandava uma expedição militar portuguesa e buscava garantir a Portugal a posse de terras no Sul, que era disputada entre o país lusitano e a Espanha, sendo Rio Grande, também conhecida como cidade irmã de Águeda.

A povoação do local foi iniciada após a fundação do presídio do Rio Grande, com o erguimento do Forte Jesus Maria José pelos portugueses que tentavam mediante as terras brasileiras conquistar Montevidéu, fundada 11 anos antes pelos Espanhóis. (PIMENTA, 2007)

Rio Grande foi elevada a condição de vila (Vila de Rio Grande de São Pedro) em 1751, dando início ao domínio militar para a defesa da posse pelos Portugueses das terras do Sul do Brasil. (ALTIMEYER e CORDEIRO, 2007)

Durante os anos de guerra entre os portugueses e os espanhóis, esses últimos, ocuparam a vila no período compreendido entre 1763 e 1776, não agregando qualquer benefício ao município, pois até com a retomada das terras por Portugal em 01 de abril de 1776, os espanhóis saquearam a cidade e colocaram fogo em muitas das construções já existentes na cidade, obrigando o governo Português a reconstruir a região que somente foi elevada a cidade em 1835. (ZERO HORA, 2009)

Entre 1810 e 1822, o final do período colonial a atividade principal que movimentava o porto de Rio Grande era a pecuária e o Charque, atendendo demanda interna, e representando o comércio fluvial e lacustre da Província. (ALTIMEYER e CORDEIRO, 2007).

No século XIX Rio Grande foi cenário das charqueadas, pois através do porto, escoava a produção do charque, produção essa da qual junto com a vizinha Pelotas, dominava a

economia gaúcha, sendo as maiores criadoras de bovino, atendendo a demanda de alimentação dos escravos e da população livre e pobre. (RANSOLIN, 2009)

As charqueadas proporcionaram a região sul, um avanço significativo na economia gaúcha, impulsionado pela região sul, pois enquanto a cidade vizinha - Pelotas - era a produtora mais eficiente do charque, Rio Grande, se tornou o cenário do comércio da produção para o centro e norte do país e para a alimentação dos escravos da América central (MARTINS, 2004)

Segundo o Memorial da justiça do trabalho do Rio Grande do Sul, a região da campanha (sul da província), dominava a economia gaúcha até o fim do século XIX, por ser a maior criadora de bovinos, formando, por isso, os maiores núcleos de urbanização, porém em razão das guerras da região do prata, o acúmulo de capital que se formou na época, resultava em uma rentabilidade não constante, pois a região em guerra, era uma forte concorrente, e o charque demonstrava lucros menos favoráveis aos exportáveis explorados no resto do país tais como: metais, açúcar e café. (RANSOLIN, 2009)

Sendo assim, o município também foi atingido pelos altos impostos que o governo federal estava cobrando sobre o charque gaúcho, privilegiando a produção argentina e uruguaia que vendia com preços mais atrativos, já que nesses países a produção era feita já com mão de obra livre, causa base de uma das mais importantes revoluções do Brasil – A revolução farroupilha. (INFOESCOLA, 2010)

Nesse passo, Rio Grande, foi cenário de muitos acontecimentos durante a Revolução Farroupilha, sendo inclusive Capital da Província, quando ao final do mês de setembro de 1835 o Rio Grande do Sul se viu em poder dos revolucionários e nomeou como Presidente da Província o Dr. Marciano Ribeiro (médico mineiro), deputado pelo governo Central, que chegou a assumir suas atividades na cidade do Rio Grande, em 15 de janeiro de 1836, por ser um ponto estratégico militar, permanecendo como capital, até 10 de setembro do mesmo ano, quando, após a retomada a capital passou para Jaguarão, seguidamente transferida para Piratini. (CLUBE MILITAR, 2010)

2.1 O DESENVOLVIMENTO DO PORTO

A proximidade com o mar foi sempre fator relevante, nas decisões políticas, militares e comerciais, porém a falta de estrutura, e a necessidade latente, de transporte das zonas

produtoras de grande quantidade de bens primários e matéria prima a um porto eficiente que escoasse os produtos para as zonas urbanas e industriais, apontou a necessidade de melhorias no local onde os navios chegavam e partiam.

A obstrução da barra do porto de Rio Grande é destacada por Ransolin, no artigo do memorial do Rio Grande do Sul, TRT4, como obstáculo a navegação da Lagoa dos Patos, e prejudicava os portos de Pelotas e Porto Alegre, porque os morros de areia no fundo do canal não permitiam a profundidade necessária para o transporte marítimo para barcos de grandes calados, tornando cara e demorada a transferência por barcos menores dos produtos que chegavam a Rio Grande. (RANSOLIN, 2009)

No ano de 1847, 668 embarcações entraram na barra e 687 saíram, e dessas apenas 05 naufragaram, sendo que 03 ao tentarem transpor a barra do Rio Grande, o que apesar de proporcionalmente aparentar um número pequeno, se considerar as dificuldades e repercussão da época, e os prejuízos ao comércio da província. (RANSOLIN, 2009)

Apesar de Rio Grande apesar viver em função do comércio marítimo, não tinha duas das condições essenciais para o seu desenvolvimento: a comunicação fácil com o oceano e uma ancoragem cômoda aos barcos que ali chegavam. (TRT4, 2005).

Em meados dos anos de 1850, a atividade econômica principal da cidade passou a ser o chamado – “comércio atacadista de importação e exportação” – atividade esta que predominou na cidade até 1920, e a expansão deste setor exigia, devido o aumento do fluxo, urgentes melhorias no porto. (TRT4, 2005).

As dificuldades do porto, ainda acabavam por desviar as cargas dos navios maiores ao porto de Montevideú, no país vizinho, fazendo com que o Ministério da agricultura criasse uma comissão presidida por Honório Bicalho, para a confecção de um projeto que viabilizasse a desobstrução da barra, em 1883. (RASOLIN, 2009)

O processo foi lento até as definições necessárias para a melhoria esperada, tanto que somente três anos depois da solicitação o projeto final e os créditos, foram aprovados, e demorou mais dois anos para que fosse aberta a concorrência para a obra de melhoria do porto, que será salientada no decorrer deste capítulo.

Somente em 1888, foi divulgada a empresa ganhadora para a melhoria do porto de Rio Grande, a francesa “Société Anonyme Franco-Bresilienne de Travaux Publique”, entretanto a obra de melhoria da Barra teve mais de 20 anos entre a sua idealização e início.

A obra foi autorizada somente em 1890, e inaugurada em 1891 pela república, mas efetivamente, em até 02 anos depois, nada havia sido feito na construção, o que originou a rescisão do contrato em 1893. (RASOLIN, 2009).

Diante do alto custo da obra, foi solicitada pelo então presidente Borges de Medeiros, a transferência da responsabilidade das obras da barra e portos aos estados, pois pelas limitações até então existentes, o porto deixava uma parcela significativa de seu potencial, desviado para o Porto de Montevideú, e as situações de contrabando, estavam ameaçando ainda mais, a situação brasileira. (RASOLIN, 2009)

Em 1906, foi apresentado um novo projeto, das obras necessárias para o porto. O projeto foi autorizado e em abril daquele mesmo ano deram-se início as obras, que projetava a construção do porto e da barra, no prazo de 06 anos, sendo explorado por 60 anos, que permitiria a navegação de navios com mais de 02 metros de calado.

A obra de melhoria da Barra não teve de imediato o retorno das embarcações ao porto riograndino, pelo contrário, pois em função dos custos da Obra, as taxas de navegação eram muito altas. (RANSOLIN, 2009).

A construção dos molhes da barra, iniciada em 1911, foi uma das mais importantes obras de engenharia mundial do início do século, construído entre 1911 e 1919 pela Compagnie Française Du Port de Rio Grande, um consórcio organizado com o objetivo único dessa construção, fixando a barra do canal e o protegendo da atuação das ondas e do assoreamento natural, proporcionando uma navegação em condições seguras. (RANSOLIN, 2009)

A construção dos molhes da Barra beneficiou também, a atividade pesqueira, pois a obra possibilitou uma melhor estabilidade para os navios e barcos entre a Lagoa dos Patos e o Oceano Atlântico, além de oferecer melhores condições para a movimentação de grandes quantidades de pescado exportado. (SOUZA e PIT, 2008).

Ainda hoje os trilhos que serviram para a movimentação das pedras são utilizados para o turismo da cidade do Rio Grande (ProEA-PRG , 2008)

Com a construção dos molhes foram também feitas 20 casas de madeira para os mestres e contramestres da obra, vindos da França e o dobro de casas mais simples para abrigar parte dos operários, aumentando a população, pouco expressiva na época (MARTINS, 2007)

2.2 A PESCA EM RIO GRANDE

Em 1942, foi fundada em Rio Grande a Pescal S/A, que nos anos 70, auge das atividades pesqueiras inovou no uso de tecnologias importadas e foi a primeira a lançar a produção congelada ao consumidor brasileiro, e é uma das poucas empresas do setor pesqueiro que se mantém na cidade hoje em dia.

As indústrias de pescado também se desenvolveram com rapidez entre aos anos de 1960 e a década de 80, a ponto de alcançar o número de 31 empresas de industrialização de pescado, conforme registra o censo Industrial do Rio Grande do Sul, sendo a maioria instalada na cidade de Rio Grande. (SOUZA E PIT, 2008)

O ponto máximo da pesca na cidade ocorreu com a colaboração da experiência escandinava que repassou aos pescadores daquela região o modelo da pesca de arrasto, aliado ao programa de incentivo fiscal do governo federal, que em 1967, através da DL 000.221-1967, da SUDEPE, - Superintendência de desenvolvimento da Pesca, promoveu um programa de incentivo fiscal onde 25% do Imposto de Renda, poderia se reverter em incentivos da pesca. (MELLO, 2009).

No início dos anos 70 mostrava-se expressivo o desenvolvimento do setor pesqueiro, que começou nessa época chegou a ter 15 empresas no início da década seguinte, podendo ser considerada na época como setor pilar da economia da cidade e conforme Barbosa (2000), as indústrias de transformação pesqueira, podia empregar até 20.000 trabalhadores, entre os trabalhadores fixos os flutuantes.

Nesta década, Rio a pesca como atividade econômica, essa percepção se possibilitou com a vinda de pescadores artesanais que imigraram de Portugal e trouxeram técnicas produtivas, que incrementaram a quantidade pescada, sendo Rio Grande a base da produção no estado do Rio Grande do Sul, naquela época. (SOUZA E PIT, 2008)

A partir da década de oitenta começou a haver diminuição acentuada do número de estabelecimentos industriais pesqueiros, onde, segundo dados da SUDEPE (1988), havia no Estado vinte estabelecimentos, em 1987.

Considerando os incentivos de crédito as Secretaria Nacional de sendo este o número mais alto de empresas no setor, tendo em vista, que conforme destaca Souza (2001), os incentivos de crédito da SNCR (Sistema Nacional de Crédito Rural), beneficiavam as indústrias de transformação do pescado, que tinham como foco o beneficiamento do produto e passaram a exigir um incremento na quantidade do produto, em razão do aumento da demanda das indústrias.

Os incentivos eram atraentes e diante disso, conforme constatação de Souza (2004), o esforço de pesca desconsiderou para a captura a possibilidade de escassez do peixe ao longo do tempo.

Schmitt (1998) descreve que em 1996, existiam no Rio Grande do Sul nove indústrias pesqueiras, e dessas, uma apenas transportava produtos pesqueiros, não mais trabalhando na transformação do recurso e, conforme Finco e Abdallah (2001) ainda esse número se manteve até 2001 no Rio Grande do Sul.

Um dos fatores importantes associado ao “desmonte” do parque industrial pesqueiro a partir da década de oitenta, do estado do Rio Grande do Sul está associado, segundo Schmitt (1998), à falta de tecnologia apropriada, principalmente para atender aos diferentes nichos de mercado (produtos de alto valor agregado) que começaram a surgir a partir desse período.

Finco e Abdallah (2001), sustentam que a sobrepesca pode ser parte da explicação para a decadência da produção pesqueira a partir dos anos 80, pois conforme citado por eles, estudos como de Paez, 1993 e Neiva, 1990, a falta de consideração pelo governo dos potenciais pesqueiros do litoral brasileiro antes de lançar a políticas de incentivo a pesca (decreto lei 221/67), acabou por gerar uma sobrepesca que ocorreu nos períodos do estímulo do governo, com captura de peixes em excesso, devolvidos sem vida ao mar.

Na década de 80, começa-se a perceber a queda do setor pesqueiro, diante dos limites impostos no decreto de 200 milhes que impedia a pesca na costa do Uruguai e Argentina que acabaram se organizando também e tornarem-se potenciais concorrentes com a pesca da cidade, mesmo assim a cidade alcançou na década de 90 a produção de 50% da capacidade pesqueira brasileira, mesmo que concentrado em quatro indústrias que correspondiam a 70% dessa produção (MARTINS, 2002).

Outra questão que pode estar relacionada à diminuição do número de indústrias é conforme Schmitt (1998), devido à abertura do mercado brasileiro, assim a indústria nacional não conseguiu preços competitivos nem mesmo para o mercado interno quanto mais para o externo. Tal desvantagem das empresas brasileiras é atribuída segundo a autora, principalmente ao uso de tecnologias de captura e processamento defasadas, favorecendo para a falência das indústrias pesqueiras gaúchas.

Segundo Finco e Abdallah (2001), o Município de Rio Grande é responsável por 100% do desembarque industrial do Rio Grande do sul, e 87% da captura artesanal do Estado é produção riograndina.

2.3 O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL

Mesmo com as dificuldades do porto Riograndino, a cidade conseguiu atrair investimentos fabris, ligados a indústrias de consumo, desde o final do século XIX, que vão, além da Companhia União Fabril Rheingantz (1873), mas também de cordoarias, fábricas de calçados, alimentos e conservas, de biscoitos, e até uma fabrica de charutos e os moinhos de farinha, gerando assalariados em grande monta, enquanto o Brasil permanecia praticamente rural. (MARTINS, 2007)

Originalmente Alemã, Rheingantz, trouxe do país de origem os primeiros operários de cargo mais elevado, como mestres e engenheiros, que construíram ao lado da indústria, residências de arquitetura típica alemã. Entretanto, o empreendimento beneficiou o Município, com utilização em massa da mão-de-obra local, durante inclusive, os tempos complexos da segunda guerra mundial. (MARTINS, 2007)

Em 1891, foi fundada no Município uma fabrica de charutos, a Poock & Cia. de Charutos, que trabalhava com matéria prima cubana, dando continuidade à produção já existente da sua família na Alemanha com técnicas cubanas familiares de produção. O foco era o mercado consumidor do centro do Brasil, (MARTINS, 2007), logo, também dependia do porto, e a necessidade da obra, aumentava.

Em 1905, Rio grande já contava com 1092 estabelecimentos comerciais, conforme indica Ransolin, 2009. Dentre eles Francisco Marques Leal Pancada, e seus sócios instalaram na cidade Leal Santos & Cia, originalmente portuguesa, que beneficiava alimentos em conserva e que em 1906, passou a produzir industrialmente biscoitos no Brasil. (MARTINS, 2007). Assim como a Rheingantz, a Leal Santos construiu residências para os seus operários, e um armazém que atendia a demanda de seus operários.

A empresa de Carlos Rheingantz proporcionou melhorias na cidade, pois além de gerar emprego assalariado, instalou uma escola ao lado da fabrica que atendia os operários da fabrica e seus filhos menores de 12 anos, gratuitamente (MARTINS, 2007)

Entretanto novos investimentos, principalmente voltados à industrialização que emergia no resto do país, não era atraída para a região, que ainda era pouco povoada e com uma concentração de renda acentuada não demonstrava mercado suficiente para os bens de consumo, como a indústria de calçados e de couro explorada sem eficiência no sul do estado. (RANSOLIN, 2009)

Também no setor têxtil outro complexo industrial que teve relevância significativa foi à criação da Companhia de Fiação e Tecelagem Rio Grande, que mantinha manufatura de algodão, importando sua matéria prima do nordeste do Brasil. (MARTINS, 2004)

Apesar da concessão a um grupo italiano com sede em Gênova, se transformou em sociedade anônima e a gerência da empresa passou as mãos locais, no início do século XX, quando chegou a abrigar mais de 600 operários, praticamente todos rio grandinos (MARTINS, 2004)

Em 1917, instalou-se no Porto Novo, o frigorífico Swift, que juntamente com o frigorífico Armour em Santana do Livramento, ampliando o setor, foram às primeiras indústrias do gênero no Brasil, que até então contava somente com o primeiro investimento na área, um frigorífico em Barretos – SP, fundado em 1914. Desta forma com os investimentos, em Rio Grande, de capital norte-americano o porto de Rio Grande se expandiu e cresceu (SILVA, 1999)

O frigorífico Swift se concentrava na frigorificação de carne, e percebendo a debilidade do mercado internacional causada pela Primeira guerra mundial, (fornecendo carne enlatada aos exércitos da base aliada), expandiu suas atividades, para o Uruguai e em Rio Grande, chegou a abater até 1000 reses por dia, contando com mais de 1500 trabalhadores de baixa renda, dentre eles os riograndinos. (SILVA, 1999)

Entre 1920 e 1970, contando inclusive com o período de 1939 e 1945, quando a guerra prejudicou o comércio internacional, Rio Grande vivenciou o seu período de industrialização, com o crescimento das indústrias de pescado, de bolachas, conservas, bebidas, entre outras, que surgiram, se modernizaram e declinaram diante do conservadorismo do mercado. (ALTIMEIER e CARNEIRO, 2007).

Enquanto isso, a pesca, atividade reconhecida como econômica, anos mais cedo, permanecia em funcionamento gerando um excedente de produção que levou o Município, na primeira metade do século XX, manter mais de 20 indústrias de salga do pescado que utilizavam o porto para exportarem o produto tanto para as capitais brasileiras, como no mercado internacional, especialmente a Europa. (SOUZA e PIT, 2008)

Em 1954, foi inaugurada em Rio Grande, a Torquato Pontes Pescados S.A, uma das mais importantes indústrias de pescado da cidade, foi pioneira na exportação de pescado e camarão para os Estados Unidos em 1965 levando o produto Rio Grandino ao mercado internacional (TORQUATO PONTES PESCADO S/A, 2005)

O distrito industrial de Rio Grande, que é, dentre os distritos industriais do estado, o que possui maior área, com 2.500 ha (CÂMARA DO COMÉRCIO DE RIO GRANDE, 2010)

esta' localizado na chamada Área do Retro Porto. O local é privilegiado e é palco das empresas de maior significância na economia local.

Do grupo exportador, CCGL (Cooperativa central Gaúcha de Leite), 19 integrantes idealizaram em 1993, a TERMASA, com a intenção de manter o Terminal Marítimo CONTRIJUI, na cidade, e em 1997, quando o governo federal buscava a privatização dos portos brasileiros, percebeu-se a possibilidade da junção do TERMASA e da CCGL, para a criação do Terminal Graneleiro S/A, o hoje existente, Complexo Portuário TERMASA - TERGRASA. (CCGL LOG TERMASA TERGRASA, 2009)

Muitas dessas empresas se mantêm até o presente na cidade, muito embora, grandes partes delas, já tenham passado por diferentes alterações, como vendas e fusões. No entanto manteve cais acostáveis significativos, como demonstra o site do porto de Rio Grande, definido como área do super porto composta hoje pelos terminais da Copesul, da Petrobrás, da Adubos Trevo (grupo Yara), da Bunge Alimentos, da Bianchini S.A., da Tergrasa e Termasa, Tecon, e Leal Santos. (PORTO DO RIO GRANDE, 2009)

Essas empresas empregam significativa parcela da população e movimentam a economia da cidade em volume superior que qualquer outro setor não vinculado ao porto do Município.

Muitas das empresas da área portuária contam com períodos de produção mais intensiva (safra) gerando nessas épocas picos de empregabilidade no setor.

Rio Grande conta também, por iniciativa do Governo do Estado, através do Decreto 996 de 30.11.1993 a Cia Administradora ZPE (Zona De Processamento de Exportação) do Rio Grande, dedicou uma área cercada, destinada as empresas produtoras de bens destinados a exportação, que são beneficiadas pelo tratamento cambial tributário, e administrativos diferentes dos habituais, de forma que assegure a competitividade nos mercados internacionais.

Entretanto, sendo A ZPE de Rio Grande, uma das quatro das 17 criadas no país com a infra-estrutura de 534 hectares pronta para uso, não tem atividades no local por falta de disponibilidade de pessoal para as atividades alfandegárias, em consequência da posição contrária as ZPEs pelo governo anterior. (ZIEBELL, 2010)

Conhecida como Zona Franca de Impostos do Extremo Sul, além de possibilitar a geração de empregos e incentivar a inserção de tecnologias avançadas na produção, a ZPE garante a isenção de impostos federais, estaduais e municipais, por 20 anos, prorrogáveis pelo mesmo período.

O único pagamento cabível nesse período é o do Imposto de Renda sobre os lucros, das licenças federais para os movimentos de importação e exportação, a obrigação se limita as licenças de controle sanitário, proteção ambiental e segurança nacional. (Decreto Lei 996, de 30.11.2003)

Sem restrições para a importação de máquinas, utensílios etc., e protegidos das crises cambiais e os reveses das políticas econômicas, a ZPE tem 543 ha planejados, destes 325 ha são destinados a instalação de indústrias, 19 ha para área de serviços, 176 ha de área de preservação, além da unidade aduaneira e sistema viário. (CÂMARA DO COMÉRCIO DE RIO GRANDE, 2010)

No mesmo período do setor pesqueiro, Rio Grande, começou a ser explorado pelas indústrias de fertilizantes e processamento de soja, de forma mais intensiva os benefícios da área portuária com a instalação de várias destas empresas da área portuária do Município.

A exemplo disso temos em 1969, a expansão da Cooperativa Tritícola Serrana LTDA, hoje denominada COTRIJUI - Cooperativa Agropecuária & Industrial, empresa criada em 1957, a fim de unificar os interesses econômicos dos produtores de trigo, instalou em Rio Grande um terminal Graneleiro, que foi inaugurado em 1972, sob o nome de Terminal Graneleiro Luiz Flogliatto, e impulsionou as exportações de grãos nos anos 70, saindo de lá 80% da produção gaúcha. (CONTRIJUI, 2009)

2.4 A REFINARIA DE PETRÓLEO IPIRANGA

Nos anos 30 não se pode desprezar uma das mais importantes indústrias, pioneiras no Brasil, na industrialização do Petróleo e produção de solventes para borracha, instalada na cidade: a Refinaria de Petróleo Ipiranga, inaugurada em 1937, marcando o início das atividades do Grupo Ipiranga. (KIRSCHNER, 1999)

Inicialmente instalada em Uruguaiana - RS, a Destilaria Rio-grandense, a produção em escala industrial de gasolina, querosene e óleo combustível, cuja matéria prima, o petróleo, tinha de ser importado do Equador, e logo, os problemas da logística da empresa, que tinha que utilizar do porto de Buenos Aires, e ir de trem até Passo de Los Libres, quando era transportado por uma chata-tanque até ser desembarcado no seu destino. (MARTINS, 2008)

Sendo o produto de interesse mundial, as questões políticas, atingiam diretamente as atividades da empresa que tinha seu capital dividido em três nacionalidades, assim, quando o

governo argentino em 1936, proibiu a reexportação do petróleo pelo seu território, a exclusão desse país da rota do petróleo tinha um ano para ser regularizada. (KIRSCHNER, 1999)

A solução foi determinar que o petróleo cru, passasse a ser desembarcado diretamente em solo brasileiro, e o local escolhido, foi à cidade de Rio Grande, que deveria contar com a construção de tanques de armazenagem junto ao porto. (MARTINS, 2008)

Evidentemente, o transporte a destilaria, também era difícil, assim os empresários optaram por investir na construção de uma unidade na cidade do Rio Grande, de forma que os tanques que ali fossem instalados tivessem capacidade para armazenamento de petróleo cru, que atendessem as duas unidades, e com base nas expectativas de expansão dos beneficiamentos do petróleo, deu-se início a Refinaria. (MARTINS, 2008)

A Ipiranga S.A. Companhia Brasileira de Petróleos, que foi iniciada por um grupo de 12 empresários, e a instalação da primeira e única refinaria de petróleo do Brasil na cidade do Rio Grande, estava ameaçada, pois apesar de ser uma empresa brasileira contava com muitos argentinos e uruguaios no seu quadro societário. (KIRSCHNER, 1999)

No ano de 1938, o então Presidente Getúlio Vargas, com a criação no CNP (Conselho Nacional do Petróleo), determinou que apenas brasileiros poderiam ser sócios da refinaria, o que somente foi efetivamente realizado um ano e meio depois, quando a composição societária da refinaria passou a ser basicamente familiar. (MARTINS, 2008)

Apesar das restrições a obtenção de matéria-prima (petróleo), estocados na segunda guerra mundial, que ocasionou a paralisação das atividades da refinaria em 1942, a empresa se manteve em Rio Grande e buscando adequar-se as novas tecnologias, que exigiam um combustível com mais octanos. Isso levou o Presidente Getúlio Vargas à inauguração de suas unidades de craqueamento término, em 07.09.1943. (KIRSCHNER, 1999)

Mesmo com o surgimento de novas empresas, a Ipiranga, representava além de um potencial de desenvolvimento econômico para a região, um incentivo de desempenho social, á exemplo do engenheiro mecânico e eletricitista Martins Bastos, que foi o primeiro a defender a existência de uma Universidade Federal em Rio Grande, e idealizou, e lecionou na faculdade de Engenharia que mais tarde tornou-se FURG (Fundação Universidade Federal do Rio Grande). (MARTINS, 2008)

A Ipiranga se fez presente nos fatos sociais da cidade do Rio Grande, dividindo o seu Diretor Martins Bastos com a presidência além da Universidade, do Museu oceanográfico, hospitais e grupo de escoteiros, (MARTINS, 2008).

Rio Grande vivia a fase de crescimento socioeconômico, alavancada pela Ipiranga, que concedia aos empregados de Rio Grande, mesmo não sendo ainda Lei, a concessão de

uma gratificação de Natal, antes mesmo de existir o 13º salário, um bônus especial para as férias, participação nos lucros e um seguro de vida em grupo aos seus funcionários. (MARTINS, 2008)

Com a presença de 205 funcionários, em 1945 a Ipiranga criou a Sociedade de Amparo Mútuo dos Empregados da Ipiranga S.A. (SAMEISA), sociedade de caráter beneficente e instrutivo, sem fins lucrativos, para garantir aos associados, colaboradores da refinaria assistência médica gratuita, incluindo hospitalização, enquanto que Rio Grande não tinha muitos recursos para a Saúde. (MARTINS, 2008)

A unidade de Rio Grande, em 1947 produzia também inseticidas e em 1948, em mais um pioneirismo passou a produzir asfalto e superfosfato simples, que foi o primeiro produto no segmento de fertilizantes da empresa, e em 1953 passou a produzir graxas lubrificantes.

Nos anos 50 a Ipiranga que investiu em ampliação da sua capacidade de refino, com inauguração em 07/09/1953 de novas instalações com maquinário importado dos Estados Unidos, porém, passado pouco mais de um mês, o Presidente Vargas que participou da inauguração, sancionou a lei 2004, que criava a Petrobrás, tirando da Ipiranga, as expectativas de progresso com o monopólio da União de pesquisas, refino e transporte do óleo cru. (MARTINS, 2008)

Apesar de não estar proibida de operar, as empresas da área não podiam mais expandir seus negócios, levando a refinaria a se dedicar agora a distribuição, e reativou a rede de postos e serviços e reforçando a estrutura comercial da empresa, que em seguida possibilitou a expansão das suas atividades, de forma que o avanço tecnológico implementado permitiu a Refinaria o reconhecimento nacional. (MARTINS, 2008)

Um ano depois da morte de Getúlio Vargas em 1954 a Ipiranga, apresentava lucros crescentes, Assim a partir de 1956, passou a ser concorrida às bandeiras Ipiranga nos postos de gasolina, tornando a marca líder no mercado do Rio Grande do Sul rapidamente, e fortemente presente no litoral e oeste de Santa Catarina. (MARTINS, 2008)

Diante das exigências do CNP (conselho Nacional de Petróleo) para contabilização e controle das operações com Petróleo, a Ipiranga dividiu-se em duas empresas: A Distribuidora de Produtos de Petróleo Ipiranga, S.A. (DPPI), que teve a sua sede no Rio Grande (RS), atuando na região sul e a Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga (CBPI), que abrangia outras regiões. E em, 1958, é criada a Industrial e Comercial Ipiranga S.A., montando um novo pátio industrial na cidade de Rio Grande, que posteriormente foi absorvida pela FERTISUL. (MARTINS, 2008)

Apesar dos incentivos do então presidente Juscelino Kubitschek, para a industrialização do país, inclusive com montadoras de automóveis a Ipiranga contava com a falta de recursos para investimento nas atividades do setor petrolífero, já que era uma empresa com administração familiar. (MARTINS, 2008)

Mas dentro das suas possibilidades a empresa participou do patrocínio exclusivo para a transmissão da copa do mundo em 1958 em Porto Alegre, pela rádio Guaíba, o que repercutiu positivamente na empresa que repetiu o apoio na copa de 1962. (MARTINS, 2008)

Com o cambio fixado no final dos anos 50, a Ipiranga apesar de presente não participava das negociações de políticas com o governo como as concorrentes internacionais, Shell, Esso, Texaco, Chevron, BP e Móbil. (MARTINS, 2008)

Em 1959, a Ipiranga, empresa 100% nacional, compra todo acervo no Brasil da multinacional Gulf, ampliando sua atuação no território brasileiro e dando início à Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga, e agora atingindo a população de todo país. (MARTINS, 2008)

Cabe ressaltar que com a volta do presidencialismo em 1963, o então presidente João Goulart, na ânsia de continuar com a estatização das empresas, assinou um decreto em 13/03/1964, estatizando a refinaria, o que somente não se cumpriu, porque o movimento militar acabou por destituir o presidente, o que resultou também no cancelamento do decreto. (MARTINS, 2008)

Apesar dos eventos políticos da década de 60, a Ipiranga permanece investindo na cidade do Rio Grande, colocando em 1966, a unidade de solvente 200, em funcionamento no município, e com uma doação de cem milhões de cruzeiros, possibilitou a criação da faculdade de medicina na cidade. (MARTINS, 2008)

Expandindo suas atividades a questão pesqueira a Ipiranga, em 1989, foi incorporada a ISAPEIXA a Indústria Reunidas Leal Santos, e no mesmo momento é criada a Fundação de Fertilizantes do Sul S.A (FERTISUL), também no município de Rio Grande. (MARTINS, 2008).

A expansão da riograndina, Ipiranga, se consolidou com a compra da Atlantic, representando uma das maiores operações de compra e venda de empresas no Brasil naquela época e colocando a Ipiranga como o maior grupo privado nacional, com uma receita anual de 4,3 bilhões de dólares. (KIRSCHNER, 1999)

Nesse novo cenário a Ipiranga alcançou a distribuição do Norte e Nordeste do Brasil, e alcançou em 1993 a terceira posição na distribuição com 20% do mercado, perdendo para a BR,

que tinha 36% do mercado e da internacional Shell, vice-líder que estava bem mais próxima com 22%. A Esso, que já foi primeira, ficou em quarto com apenas 11%%. (KIRSCHNER, 1999)

Assim 30 anos depois da sua fundação, Ipiranga além de pioneira na implantação de tecnologia de refino de petróleo, está presente com significativa participação na economia do município de Rio Grande, com pavimentação, química, petroquímica, fertilizantes, insumos agrícolas, pesca e agricultura, e ainda com ações de reflorestamento, administração e hotelaria. (MARTINS, 2008)

As mudanças econômicas, da década de 90 e dos primeiros anos de 2000, afetaram várias empresas, inclusive a Ipiranga, que acabou em 2007, após 02 anos de negociação passando o controle acionário para o grupo passa as mãos da Petrobrás e do Grupo Ultra Braskem, deixando para Rio Grande o legado de 70 anos de história. (MARTINS, 2008)

Segundo informações do secretário da Pesca do Município, Jandir Martins, hoje apenas duas das fábricas de peixe permanecem na cidade, com uma produção abaixo da esperada, e emprega poucos dos pescadores de Rio Grande, mas existe uma expectativa de melhora no setor, diante do interesse do governo do Estado em construir um terminal pesqueiro para atender a demanda dos pescadores da região, já projetado no plano de zoneamento portuário do porto de rio grande, publicado em agosto de 2008. (PORTO DO RIO GRANDE, 2009).

2.5 O PÓLO NAVAL

A atividade portuária, por tudo acima exposto, sempre teve presente no incentivo aos investimentos realizados na cidade, assim como é responsável pelo desenvolvimento de outros setores atingidos pela zona Portuária. Mas nos anos 2000, o porto da cidade se tornou foco de investimentos federais que aumentaram as expectativas de desenvolvimento sustentável aos Riograndinos.

O porto de Rio Grande tende a se tornar um Pólo Naval e *Offshore*, do Estado do Rio Grande do Sul e do Brasil, considerando os recentes empreendimentos instalados na cidade em atenção a demanda do setor, gerada pela Petrobrás, que parece empenhada em realizar a construção de grande parte de sua frota de captação de Petróleo e Gás em território brasileiro, para construção de plataformas de Petróleo, e do Dique Seco, que além de construir será responsável pela reforma das plataformas oceânicas.

Todo esse processo começou em 2005, quando foi licitado pelo Governo Federal, a construção da Plataforma de construção 53 (P-53). A licitação foi ganha pela ABN AMRO REAL, empresa que oficializou uma sociedade específica para a produção contratada: a Charter Development Limited Liability Company (CDC). (UNICAMP, 2009)

A CDC será dona e é responsável pela construção da P-53, que será arrendada por 25 anos para a Petrobras. Para a execução do objeto da licitação, foram contratadas cinco empresas para trabalhar simultaneamente na construção dos módulos necessários para a estrutura de grande porte, que exige a plataforma, com sedes em Cingapura, Niterói e Rio Grande. (UNICAMP, 2009)

As estruturas para a construção da P-53 se iniciou em 2006, e a inauguração se deu em 18.09.2008, consolidando a cidade como um dos principais pólos navais do Brasil, junto a essa execução, Rio Grande foi definida para a construção do dique seco, conforme nota confirmada na Zero Hora, em 10.05.2006, e a notícia foi recebida com comemoração na cidade.

Seguindo os investimentos licitados pela Petrobrás, e com aproveitamento do canteiro de obras de Rio Grande, será na cidade a construção da P-55, que executará a construção de quatro dos seis módulos necessários. (ZERO HORA, 2008),

A P-55 que será produzida 100% em território nacional, dividida a produção de Rio Grande com Niterói no Rio de Janeiro, com um investimento estimado de 1,7 bilhões de dólares, conclusão estimada após 31 meses da assinatura do contrato, e com a intenção de começar a operar no segundo semestre de 2011, aproveitando muito da mão de obra migrada para a região em função das oportunidades de trabalho.

As expectativas de aumento da população da cidade só aumentam com as possibilidades da cidade que se tornou foco dos investimentos navais, e consolidou com a obtenção pela empresa QUIP (mesma que construiu a P-53), em 23.12.2008, da licitação da construção da P-63, que também será construída em Rio Grande a partir de 2010, gerando 2.000 empregos diretos e investimentos que superam um bilhão de Reais. (AGENDA 2020, 2008)

Toda movimentação portuária, gera a necessidade das tão presentes e promissoras, operadoras portuárias, agências de navegação da cidade, que controlam e gerenciam a movimentação das cargas por Rio Grande.

Além disso, não se pode esquecer as atividades mais antigas e ainda presentes nas atividades portuárias dos chamados “TPAs” – Trabalhadores Portuários Avulsos -, antes vinculados aos sindicatos e hoje, não necessariamente, sendo exclusivamente de gerência do

OGMO (órgão gestor de Mão de Obra), onde arrumadores, estivadores, vigias portuários, conferentes, portuários, entre outros, somam quase 1000 trabalhadores que mantêm atividade remunerada fora do sistema normal da CLT, e são vitais para a manutenção das atividades do porto. (Site do Porto de Rio Grande/ OGMO).

O Município também está incluído na terceira fase, entre os 173 que receberão do governo federal a recursos para a recuperação de prédios, templos e roteiros históricos, a fim de resgatar o patrimônio cultural em geral, que será realizado em 05 etapas. (JORNAL AGORA, 2009)

No setor rural, tanto a agricultura quanto a pecuária não é tão significativa na economia, com exceção do arroz, a produção agrícola de Rio Grande é pequena em relação à produção do nosso estado, devido à natureza dos solos que são ácidos, predominante arenoso, cultivando em ordem decrescente de produção: Arroz, Milho, Feijão, Cebola, Melancia e Tomate. (CÂMARA DO COMÉRCIO DE RIO GRANDE, 2010)

Rio Grande conta, além do distrito da barra, com dois pontos significativos da cidade, para o turismo e de representatividade para a preservação ambiental, o balneário cassino e a reserva ecológica do Taim.

2.6 RECURSOS NATURAIS DE RIO GRANDE

2.6.1 O BALNEÁRIO CASSINO

É inegável a significância do Balneário Cassino na história da Cidade de Rio Grande, principalmente porque o projeto e a estrutura fundada para o Balneário no fim do século XIX, tiveram como incentivo principal a realizada econômica e cultural da época. (BARCELLOS, 2000)

Palco dos debates para construção do porto, o Cassino era considerado como a possibilidade de acesso seguro a zona portuária, tanto que era parte integrante da construção do maior trecho rodoviário, de 1884, a estrada de ferro Rio Grande- Bagé, para atendimento as indústrias e comércios do Município, que tinham na época uma elite forte de empresários. (BARCELLOS, 2000)

O projeto de um balneário teve como um dos focos proporcionar banhos medicinais, já populares, costume europeu iniciado no século XVII e se firmou nos dois séculos seguintes, sendo que desde meados do século XVIII, os banhos de mar passaram a ser receitados como remédios a moléstias humanas. (BARCELLOS, 2000)

Para o início do balneário, em 1876, o primeiro ato dos empresários foi buscar capital para estender a ferrovia da cidade até o futuro balneário que contava no seu projeto a construção de um hotel e uma linha telefônica, o mínimo já presente nas praias do sul. (BARCELLOS, 2000)

Entretanto o local do empreendimento teria que atender as necessidades do Rio Grande do sul, Santa Catarina e do Uruguai, desta forma, nove praias foram selecionadas para concorrer às verbas destinadas a construção de um balneário, que necessitava do apoio do poder público, através de concessões da marinha e de desapropriações. (BARCELLOS, 2000)

Assim em 14.10.1888, através de um contrato com a câmara, foi alcançada a desapropriação de uma área de 300 metros da costa do mar por 2400m de fundo até a localidade do Bolaxa, que junto com a localidade do senandes, eram produtores de leite da região e foram beneficiadas com a construção da linha férrea para o trânsito da produção. (BARCELLOS, 2000)

Da marinha, foram cedidos gratuitamente, 3 km no sentido longitudinal com o fundo de 33 metros, possibilitando que em 20.01.1890, fosse oficialmente inaugurado o tráfego ao Balneário cassino, entregue ao público seis dias depois, contando com duas locomotivas, que além do trânsito dos veranistas, atendia as demandas de transporte de cereais, pasto, leite, carneiros, porcos, aves e couros vindos da localidade do albardão, assim como matérias de construção, areia, pescado fresco, salgado e sal. (BARCELLOS, 2000)

Neste mesmo ano, segundo informações da Cia Bondes estrada de ferro Rio Grande – costa do mar declarou em seu informativo sobre o balneário a existência de instalações suficientes para atender a 500 banhistas ao mesmo tempo, mas o acervo histórico leva a crer que o hotel cassino, hoje, hotel atlântico só foi concluído em 1898. (BARCELLOS, 2000)

Apesar da inexistência de provas, baseado em depoimentos, é relatado à existência de jogos de roleta Cassino na primeira década do século XX, assim como as características culturais européias com a presença de serenatas, concertos musicais e bailes. Também é relatado o hábito de hasteamento nos chalés das bandeiras da nacionalidade de seus proprietários.

Os “Chalets” como eram chamadas as casas do balneário começaram a ser construídas em 1895, normalmente preservando os estilos dos europeus que estavam se instalando no

local, construídos em terrenos de quadra inteira na rua onde passava o trem, hoje a “avenida”, que contava com arvoredos de eucalipto no centro da rua. (BARCELLOS, 2000)

Com o aumento do público, foi construído o “Quadro”, uma quarentena de casas geminadas, construídas para alugar, o que causou revolta da elite presente no local, que não concordava com as construções, alegando inconcebível a construção de “cortiços” na praia.

Após diversas sucessões, a administração do Balneário, primeiramente em 1890, de posse da CIA Carris e estrada de Ferro à costa do Mar, por meio de um leilão em 1909 ao Coronel Augusto Leivas Otero, ficando na família Otero, por herança, mesmo que nos 30 anos tenham sido comercializados seus terrenos, a família Otero, a terceira geração, em 1957, contrataram uma empresa imobiliária para criar o projeto de cidade Balneária do Cassino. (BARCELLOS, 2000)

O Balneário do cassino é um dos principais atrativos de turistas do município de Rio Grande, e recebe anualmente milhares de turistas atraídos pela maior praia do mundo, que com 245 quilômetros de extensão é portadora do título de “a maior praia do planeta”, segundo o Guinness Book – O livro dos Records. (FURG, 2009).

A administração do Balneário Cassino é realizada pela Prefeitura Municipal do Rio Grande, porém desde 01 de julho de 1978, é regida pela Autarquia do Balneário Cassino, criada em 25 de abril de 1978 para administrar e proporcionar aos moradores e turistas as condições necessárias para usufruírem do local (LOUZADA; NIENCHESKI, 2007).

Conforme salientado por Louzada e Niencheski, 2007 existe pouca informação sobre o crescimento e desenvolvimento do Cassino, o que prejudica o acompanhamento e a avaliação da qualidade ambiental do local.

Segundo o NEMA (Núcleo de Educação e Monitoramento Ambiental), a região é caracterizada por ter em toda sua extensão costeira formadas durante os últimos 5.000 anos, provenientes da interação entre o mar, o vento, a areia e a vegetação, e são responsáveis pela restrição do avanço do mar e da areia, dando proteção ao lençol de água doce. (NEMA, 2008)

A população fixa do Balneário, em 2001, era de aproximadamente 20 mil pessoas, sendo que esse número chega a 200 mil habitantes na temporada do verão, o que apesar dos benefícios financeiros, acarreta em prejuízos ambientais, registrados por Louzada e Niencheski, 2007, como a contaminação das águas do mar do Balneário, registradas anualmente pela FEPAM, com base em análise de amostras de 06 pontos da praia.

No ano de 2000, segundo a FEPAM todos os pontos analisados eram próprios para Banho, ao passo que no ano seguinte, dois dos seis pontos, não apresentavam condições suficientes para uso. (LOUZADA; NIENCHESKI, 2007).

A questão ambiental é relacionada por Louzada e Niencheski, 2000, pela falta de adequação do balneário as exigências sanitárias de fossas sépticas, e de esgoto, o que leva ao mar os dejetos provenientes das valetas, e deixa prejudicada a preservação do local.

2.6.2 A RESERVA ECOLÓGICA DO TAIM

A localidade do Taim é descrita, na porção sul da faixa litorânea do Estado do Rio Grande do Sul, entre a lagoa Mirim e o Oceano Atlântico, com 330 km² de extensão, abrange além do banhado do Taim, regiões de dunas, e confronta ao leste com a lagoa Mirim, e ao norte com a lagoa Mangueira, e as lagoas Nicola e Jacaré, campos e capões de mata. (GOMES E KRAUSE, 1982)

A Estação Ecológica do Taim (ESEC Taim) foi criada em 1978, e está submissa a administração do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), e compreende área das cidades de Santa Vitória do Palmar e Rio Grande. (REVISTA ECOTURISMO, 2009)

Apesar de reconhecida como Estação Ecológica, desde 1978, a Reserva Ecológica, foi criada somente em 1986, com de 111.317,00(ha), com objetivo de proteger amostras dos banhados do sul e a fauna ameaçada de extinção preservando o local que é de passagem de aves migratórias. (IBAMA, 2009)

Além da preservação do ecossistema Existente a Estação ecológica tem por objetivo, fornecer elementos e acesso a pesquisas das instituições focadas em pesquisa histórica e ecológica. (REVISTA ECOTURISMO, 2009)

A Região presenciou nas disputas entre Portugal e Espanha grandes combates em que, entre os impérios de Portugal e Espanha, e ainda se percebe a integração de ambas as culturas, no local, conhecida na época de guerra, como região neutra. (BRAGA; ABDALLAH, 2000)

Além das riquezas ambientais a Reserva Ecológica do Taim, é guardiã, de valores históricos importantes, tanto de fósseis de animais pré-históricos, como elementos que podem fornecer informações sobre as tribos indígenas que por lá passaram, além claro, de supostamente esconder objetos utilizados na guerra lusitana e espanhola, que fazem parte da história do Rio Grande do Sul. (BRAGA; ABDALLAH, 2000).

Apesar de ser uma região conhecida desde a fundação de Rio Grande, a população do Taim está centrada principalmente ao longo da BR-471, que liga Rio Grande a Santa Vitória

do Palmar, porém é presente um povoado denominado vila do Taim, habitado também, na maioria por funcionários das granjas, pequenos agricultores, ou pescadores.

Segundo a Revista Eletrônica Ecológica, 2009, a Infra-estrutura da região é bem restrita, mas garante energia elétrica com a existência de uma subestação, possui dois pares de escolas de 1º grau, dois postos médicos.

A Segurança do local é realizada pelos presentes em um posto da Brigada militar, e a região, conta ainda com uma sede do IBAMA na Estação Ecológica do Taim e um posto de fiscalização municipal do ICMS. (REVISTA ECOTURISMO, 2009)

A fiscalização do IBAMA, instalada no local, reduziu a população que era dependente da extração sem limites de peixes da Lagoa Mirim, e a produção do local, é basicamente retirada da agricultura, pecuária e das plantações de arroz, e ainda da atividade Madeireira. (REVISTA ECOTURISMO, 2009).

Apesar da fiscalização, a caça, embora proibida, serve como complemento de renda para uma parcela da população, e é comum, o comércio da carne da capivara e de aves, assim como a pele do ratão do banhado.

A maioria dos conflitos ambientais encontradas no ecossistema do local é proveniente da intervenção cada vez mais presente do ser humano, que constroem casas e estradas, nos investimentos agrícolas, que se dedicam especialmente as plantações de arroz, sem o cuidado necessário para evitar desequilíbrios ambientais, podendo atingir inclusive o banhado ali existente, que é a fonte de alimento, água e abrigo dos animais que vivem no local. (KURTZ, *et al*, 2003). Apesar da conservação os sistemas agropecuários do entorno, provocam uma escassez de água na região e acabam por prejudicar o solo da reserva, o que aliado a queimadas e os constantes atropelamentos de animais na BR – 471, que liga Rio Grande a santa Vitória do Palmar, a caça e a pesca ilegal, conflitam com as expectativas econômicas e ambientais do local, mesmo que a visitação pública só seja permitida em caráter educacional e/ou científico; (IBAMA, 2009)

Considerando as oportunidades e o histórico da cidade de Rio Grande, passando pela posição geográfica privilegiada, riquezas naturais, e pontos de melhorias sempre latentes em principalmente nos últimos 25 anos, busca-se uma analogia com os fundamentos econômicos, que possibilitem a percepção mais próxima possível, da falta de linearidade entre o crescimento e o desenvolvimento do Município de Rio Grande, com os cenários apresentados neste capítulo.

No capítulo a seguir serão esplanadas as teorias econômicas, que darão base para atendimento a proposta deste trabalho.

3 Teorias de desenvolvimento econômico

3.1 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Após a descrição do histórico sócio-econômico da cidade de Rio Grande, explorada no capítulo anterior, procura-se fundamentar, a luz da teoria econômica os pré-requisitos necessários para avaliar as dificuldades e necessidades que o Município tem enfrentado para atingir o desenvolvimento.

Conforme destaca Oliveira (2002), desde o movimento da industrialização o crescimento vem sendo considerado como meio e fim do desenvolvimento, entretanto com o amadurecimento da discussão, vê-se uma lenta mudança nessa premissa.

A extensão da idéia do desenvolvimento, abrangendo fatores sociais e ambientais são discutidos com relativa freqüência, como no trabalho de Millani (2003), que discorre, considerando além dos fatores econômicos as características sociais, políticas e culturais de uma localidade, para que possa ser avaliado o seu nível de desenvolvimento.

Dentro da discussão, tornou-se generalizada a idéia de que independente de outros fatores apontados em estudos relacionados ao desenvolvimento, esse tem por base sempre, o crescimento, combinado da melhoria da qualidade de vida das pessoas, vinculadas diretamente a alocação dos recursos, como descreveram Vasconcellos e Garcia (1998).

O aperfeiçoamento dos indicadores econômicos e sociais, listados freqüentemente, tais como redução da pobreza, desemprego, desigualdade, melhores condições de saúde, alimentação, educação e moradia, são fundamentais para fundamentar o desenvolvimento. (VASCONCELLOS E GARCIA, 1998.)

Não se pode deixar de destacar a discussão recente sobre desenvolvimento sustentável, quando foi atentada a preocupação com a manutenção da oferta de bens e serviços primordiais para a garantia da sobrevivência da humanidade, vinculada especialmente aos aspectos ambientais como carro chefe dessas discussões, que divulgaram mundialmente o desenvolvimento sustentável como uma busca constante das nações. (OLIVEIRA, 2002)

Renomados economistas se preocuparam em buscar a formulação de pareceres que fundamentem a discussão do desenvolvimento econômico, dentre eles, não se pode deixar de citar alguns dos mais conhecidos para que possamos ao final, formular o conceito base que

fará frente à análise do estudo de caso do pouco reconhecido desenvolvimento da cidade de Rio Grande, nos últimos 20 anos.

Shumpeter, seguindo os já renomados estudos de economistas clássicos, como Adam Smith (1723-1790), David Ricardo (1772-1823) e Karl Marx (1818-1883), desenvolveu sua teoria de desenvolvimento econômico, incrementando o conceito, com a inclusão do papel da tecnologia, onde as inovações, que segundo ele, é o fator mais expressivo para o desenvolvimento econômico na sociedade. Entretanto, em contradição aos autores clássicos, Schumpeter desprezava fatores como o crescimento da população, o aumento da produção e o acúmulo de recursos. (COSTA, 2006)

Nas teorias neoclássicas, o conceito de desenvolvimento econômico foi explorado com os trabalhos de Walt Rostow que em 1960, popularizou a teoria dos ciclos econômicos lineares, que será visto com mais detalhes no item 3.2, e o conceituado modelo de Robert Solow, o principal modelo entre a abordagem neoclássica.

Solow desenvolveu seu trabalho, com base no desenvolvimento do modelo neoclássico de concorrência perfeita e do equilíbrio natural da economia, com o objetivo de comprovar que, mesmo carente de incrementos tecnológicos, a economia pode crescer dependendo da acumulação de capital por trabalhador, fazendo com que a manutenção do crescimento seja função direta do progresso técnico.

Em uma modelagem de variáveis macroeconômicas e com funções de coeficientes tecnológicos móveis de curto prazo, Solow tinha por objetivo entender a dinâmica do desenvolvimento econômico, constatando que a acumulação de capital oportuna o crescimento econômico até uma determinada etapa, enquanto o progresso da tecnologia que permite a manutenção positiva do crescimento econômico no longo prazo. (ACCORSI, 2007).

A pesquisa pioneira de Lewis, sobre o desenvolvimento econômico, com uma preocupação sobre o diagnóstico de problemas de países em desenvolvimento, rendeu a ele o prêmio Nobel em economia em 1979.

Em um estudo com tendências clássicas, Lewis desenvolveu sua teoria considerando o desenvolvimento sugerindo uma oferta ilimitada de mão de obra, e visando os lucros como fonte destinada exclusivamente para poupança e investimento em capital básico como determinantes da produção, economizando para o desenvolvimento econômico os conhecimentos técnicos do desenvolvimento econômico (THWEATT, 1971)

O modelo original de Lewis considera uma economia restrita a dois setores, sendo um de subsistência que compõe a maior parte da economia e nele a atividade de maior expressão

é a agricultura tradicional, mas inclui também os serviços domésticos, comerciais e pequenos negócios, gerando um excedente de mão de obra não especializada. (ACCORSI, 2007).

O setor menos expressivo da economia que representa a menor parte apresenta métodos capitalistas de produção e de distribuição, que geram grandes lucros e tem salários fixados por institucionalidade em 30% acima dos praticados no setor de subsistência (THWEATT, 1971)

Considerando o excesso de mão de obra do primeiro setor, e a necessidade do setor industrial desse insumo, para Lewis, o desenvolvimento econômico depende da dinâmica da transferência de mão de obra, gerando por consequência um crescimento do setor industrial. (ACCORSI, 2007).

No Brasil, a discussão do crescimento econômico também foi fortemente explorada por um dos mais consagrados intelectuais brasileiros, Celso Furtado. Sua maior contribuição foi motivada pelas questões provenientes do processo de subdesenvolvimento histórico. (ACCORSI, 2007)

Ao inserir na sua análise do pensamento econômico a situação de subdesenvolvimentos, Furtado divide a economia nacional. Define como “avançado”, aquele núcleo que há alcançou a forma capitalista de produção. E como “atrasado” aqueles que foram identificados como detentores de um sistema pré-capitalista, que dependem de transpor obstáculos estruturais para que alcancem o segundo estágio. (GILBERT, 1983)

Em sua obra mais famosa, Formação Econômica do Brasil, de 1959, Furtado revelou a sua contribuição a escola estruturalista ao buscar com base no método histórico identificar e analisar os quatro primeiros ciclos econômicos do Brasil, nesse método.

Ao analisar criteriosamente as fases da cana, da mineração, do café, chegando até a industrialização, Furtado, atrela o histórico econômico do Brasil, e identifica a luz dos resultados dessas fases, que as definições internas refletiam diretamente no futuro econômico da nação. (GUIMARÃES, 2000)

Para análise desses quatro ciclos, Furtado, menciona como obstáculo estrutural, a concentração de renda, que acaba por gerar estímulo ao consumo de luxo, e em função disso, acaba por investir em processos intensivos de capital, excluindo a maioria da população e restringindo a condição da região como subdesenvolvida. (GUIMARÃES, 2000)

A conclusão de Celso Furtado de que “o desenvolvimento econômico é um fenômeno com nítida dimensão histórica”. Furtado (1961: 22), fica clara, na obra de 1961 do autor, pois essa é a mensagem central do referido trabalho. (BRESSER e PEREIRA, 2001)

No texto de *Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico* (1967), Furtado descreve como o excedente econômico, determina o avanço do desenvolvimento considerando os históricos de utilização de excedentes nos períodos pré-capitalistas, aplicados em guerras e em templos religiosos, e no capitalismo quando o excedente tem por destino a acumulação de capital. (BRESSER e PEREIRA, 2001)

Para Celso Furtado, no período da revolução industrial, o capitalismo alcança a produção, e a tecnologia acelera a competição incentivando o reinvestimento dos lucros, que deixa de ser apenas um benefício do empresário e passa a uma condição de pré-requisito para a manutenção da empresa. (BRESSER e PEREIRA, 2001)

Dentro dos estudos conceituados de desenvolvimento um dos mais recentes pesquisadores e não menos importante é Douglas North, que depois de obras voltadas ao campo da história, dedicou-se ao estudo do desenvolvimento econômico (ACCORSI, 2007).

Douglas North enfatizou em suas obras, e defendeu a relação entre as “liberdades”, entendida assim como liberdades políticas e sociais, e as instituições econômicas. (FIANI, 2002).

Ainda conforme o mesmo autor as idéias de North foram consequência da sua verificação de que historicamente, os direitos de propriedade eram ineficientes economicamente por longos prazos.

O estudo de história econômica de Douglas North tinha como foco explorar a premissa de que as instituições são determinantes do desempenho econômico na sociedade, entretanto, dada a permanência das instituições, o foco da análise, o crescimento econômico fica prejudicada. (FIANI, 2002).

Na publicação de 1990, North foca sua observação no Estado e define como causa dos arranjos institucionais não eficientes os sistemas políticos, considerando nessa análise o mesmo conceito de incerteza que ele avalia como fundamental, desde trabalhos anteriores, progredindo para o conceito de custos de transação, dividido em dois tipos, custos de “*measurement*” e custos de “*enforcement*”. (GALA, 2003).

Os custos de transação identificados como “*measurement*” são definidos como os riscos relativos, a falta de informação do comprador da qualidade do produto que será comprado no processo de transação (ACCORSI, 2007).

Aqueles custos definidos como de “*enforcement*” estão relacionados às incertezas relativas à propriedade do alvo da transação, que pode deixar de possibilitar a comercialização. Nesse sentido, para North, o papel das instituições é essencial para

aperfeiçoar o processo, reduzindo esses custos e por via de consequência melhorando as condições sócio-econômicas de uma sociedade. (ACCORSI, 2007).

Neste sentido, conclui AREND e CARIO (2005), que a tese de North, que as instituições políticas e econômicas são fundamentais e definem o desempenho econômico de longo prazo, pois elas estruturam os incentivos aos agentes a participam da sociedade, e dependem de suas crenças que são eleitas e repassadas hierarquicamente, da experiência dos indivíduos, fazendo com que o tempo determine o processo de aprendizagem que caracteriza a evolução das instituições.

Quando North define instituições, ele separa em instituições formais, que são as leis, impostas á sociedade, enquanto que informais são aquelas que independente de regulamentação são executadas por hábito pela sociedade.

Essas definições levam North a concluir pela importância do repasse histórico, das instituições passadas que determinarão o presente e o futuro, porém a derivação dessa constatação faz concluir que as mudanças institucionais têm reflexos lentos, e indicam os interesses das organizações e as percepções dos empresários. (ACCORSI, 2007).

Cabe destaque aos conceitos de capital Humano e Capital social, para compor os pré requisitos para o desenvolvimento econômico.

O conceito de Capital Humano foi instigado pelos estudos de Theodore W. Schultz, (1973), e Gary Becker, (1983), que são considerados os precursores dessa teoria, ao relacionar inicialmente economia e educação, constata que as decisões das pessoas em gastar com educação, treinamento, saúde, e em aperfeiçoar o conhecimento prévio, consideram os custos e benefícios dessas ações, cujos resultados esperados estão além do ganho monetário, mas incluem reflexos culturais, e de ocupação.

A contrapartida é de que com o capital humano incrementado, as organizações sociais têm melhor eficiência, e os governos tendem a incrementar a qualidade da oferta de saúde e educação (MORAES, 2003)

Atualmente os instrumentos utilizados para a medição do desenvolvimento humano que é o cálculo mais próximo para mensuração do capital humano e social, são o IDH (índice de Desenvolvimento Humano) e o IDESE (Índice de Desenvolvimento sócio-econômico), indicadores sofisticados para a mensuração esperada, porém ainda aquém a valoração real desses capitais.

Mais um conceito merece ser ressaltado na exploração das teorias de desenvolvimento econômico: O capital social, que apesar de não ter uma definição consensual, é inequívoco

que abrange o comportamento humano na sociedade, características de organização social e valores cívicos de um grupo de pessoas.

Segundo Nazari (2006) o capital social é constituído de inúmeras variáveis, das quais as que mais se destacam são a confiança, a cooperação, e a participação dos cidadãos nas políticas em busca do desenvolvimento.

O capital social é reconhecido como parte integrante e determinante para o desenvolvimento do capital humano, pois segundo Moraes (2003), a sociedade que investe na sua integração, o faz visando ganhos privados no futuro, e que essa conexão social de confiança e organização política, incentivam a busca por capacitação e qualificação, que por via de consequência, melhoram a produtividade do trabalho.

A relação estreita entre os conceitos de capital humano e capital social é reconhecida, se considerarmos que o primeiro, tem seu papel central na mensuração do capital social, pois adotando como definição desse bem, a descrição de Sandroni (1994) o Capital social, nada mais é do que um conjunto de investimentos realizados com objetivo de formação educacional e da profissão de uma população, que determina as habilidades pessoais dos indivíduos de forma que possibilite a melhor obtenção de renda no futuro.

3.2 TEORIAS DE CRESCIMENTO, CICLOS E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Para execução da pesquisa nos valeremos das teorias de crescimento e desenvolvimento econômico, com o objetivo de fundamentar e entender os ciclos econômicos da cidade de Rio Grande.

Os estudos de crescimento econômico tiveram a colaboração de Friedrich List e a Escola histórica Alemã, de Marx e os marxistas, e apesar de ambos darem evidência a cinco estágios, as idéias divergiam em sua essência significativamente (RUTTAN, 1988).

Apesar das diferenças, as teorias de List e Marx têm como análise os processos de industrialização como foco de seu estudo, como se pode perceber claramente pelos estágios por eles elencados: List mais centrado nas mudanças de distribuição ocupacional classificando as etapas como: selvagem, pastoril, agrícola, agrícola-industrial e agrícola-comercial, enquanto que Marx voltado a mudanças tecnológicas, direitos de propriedade e ideologia, define: comunismo primitivo, escravatura antiga, feudalismo medieval, capitalismo industrial e socialismo. (RUTTAN, 1988).

Em um estudo sobre os ciclos econômicos e a crise atual, Badaró, em artigo publicado em 2009, cita os conhecidos trabalhos sobre os "ciclos econômicos" e menciona o estudo inicial por Lord Overstone em 1857, seguido de Clément Juglar em 1862 e por tantos outros economistas do século XIX e XX.

No mesmo artigo Badaró (2009) julga como mais famosos, e os descreve indicando os períodos por eles apontados, Juglar que verificou ciclos de 7 a 10 anos, J. Kitchin em 1923 que pregava ciclos mais curtos de os de 3 a 4 anos, Joseph Shumpeter em 1939 (que conectou os ciclos de Kitchin e Juglar), Simon Kuznets em 1930 que tratou os ciclos com períodos de 15 a 20 anos e o mais difundido Kondratieff que na década de 20, teorizou os ciclos longos de 40 a 60 anos.

No Brasil a teoria dos ciclos longos e as idéias de Kondratieff, foram inseridas, por Ignácio RANGEL, em 1957, no Texto publicado pelo ISEB: *A Dualidade Básica da Economia Brasileira* foi o primeiro economista a introduzir as idéias de N. Kondratieff para o exame da economia brasileira. (BADARÓ, 2009)

Nesse estudo Rangel (1981), afirma que os ciclos mais curtos de Juglar e Kitchin, não são de valia para estudos no Brasil, porque nem sempre afetam o centro dinâmico como um todo, e porque nos prazos curtos não há tempo para que ocorram mudanças institucionais e ajustamento de conjuntura.

Com essa abordagem, Rangel defende os ciclos longos de Kontratieff como mais aplicável ao Brasil que segundo ele no texto publicado em 1981, nossa nação costuma reagir de forma muito ativa e dinâmica nas fases de produção de produzir excedentes exportáveis ou substituir importações.

Para este trabalho revisaremos as etapas do processo de desenvolvimento econômico (um manifesto não comunista) de Rostow (1961), e as teorias de desenvolvimento econômico de Shumpeter (1988), assim como as Teorias dos ciclos segundo Kondratieff (1925), e as análises e críticas mais recentes sobre os ciclos econômicos.

O trabalho de Rostow (1961) é bastante claro ao descrever como objetivo, buscar uma alternativa a teoria marxista dos rumos da história, para isso apresentou em seu livro as cinco etapas do desenvolvimento que ele discorre detalhadamente nos dez capítulos: a sociedade tradicional, as condições para o arranco, o arranco, a marcha da maturidade e a era do consumo em massa.

A análise histórica de Rostow procurava esclarecer como ocorre uma migração de um estágio para o outro em uma sociedade, e através da análise histórica ele procura orientar os líderes de países em desenvolvimento, pois julgava útil considerar os processos dos países

desenvolvidos analogicamente para o desenvolvimento daqueles ainda em desenvolvimento. (RUTTAN, 1988).

Como sociedade tradicional, primeira etapa do desenvolvimento, o autor (ROSTOW, 1961) vincula a um nível limitado de produção, normalmente atrelado a falta de tecnologia, quando há um esforço maior na produção agrícola. A transição para o arranco é chamada atenção pelo autor, como precondições para o arranco, quando se aplica a ciência moderna na produção agrícola.

No momento da construção dessas precondições, surgem os empreendedores, que segundo Rostow (1961) mesmo correndo riscos, visam o lucro, assim começam a surgir os bancos e há incentivo aos investimentos em transportes e comunicação assim como no comércio exterior embora seja em um ritmo ainda pouco expressivo diante da resistência aos métodos antes adotados de produção e estruturas sociais.

É destacado por Rostow (1961) nessa fase a necessidade de uma centralização do estado que deve estar acima dos interesses regionais.

O arranco para Rostow (1961) é caracterizado pelo desprendimento das antipatias do desenvolvimento através da propagação da tecnologia por toda a sociedade, inclusive, o autor atesta que nessa fase é normal a ocorrência de elevadas taxas de juros e poupança, transformando o fazendeiro em um empresário.

A fase do arranco, descrita por Rostow (1961) pode ser identificada no capítulo II do trabalho de Schumpeter (1988) no modelo de um fluxo circular de vida econômica, assumindo que toda atividade econômica se apresenta igual em sua essência, sendo sucessivamente repetida Schumpeter (1988), no capítulo II, enfatiza o papel do empresário inovador como agente econômico que apresentam novos produtos ao mercado utilizando combinações mais eficientes dos fatores de produção, ou pela aplicação prática de uma invenção ou inovação tecnológica, criando um setor líder que impulsiona o crescimento.

Rostow (1961), afirma que após a fase o arranco, a produção tende a ultrapassar o crescimento da população, e esta é definida como a marcha para a maturidade, pois nesse momento a economia já vivenciou o aparecimento de várias indústrias novas, e uma expansão do comércio internacional.

Nessa fase, segundo Rostow (1961) já foram superadas as resistências do sistema antigo, e o local tem condições de produzir o que achar necessário, pois já não há carência tecnológica em qualquer área de produção.

Nesse sentido, Schumpeter (1988), distingue crescimento de desenvolvimento, ao destacar os riscos de distribuição imediata de não realização das reformas, e sem o aumento

produtivo, pois apesar de destacar a importância do crescimento econômico para a justiça social, atentou aos riscos de uma distribuição de renda, para a desenvoltura do desenvolvimento.

Na última etapa descrita por Rostow (1961), temos a, por ele denominada, era do consumo em massa, quando os consumidores já estão atingidos por um elevado padrão de vida, garantido pela renda *per capita* o consumo agora é direcionado para os bens duráveis, e a busca agora passa a ser por bem estar social, o *welfare state*.

Rostow (1961) justifica o limite das suas etapas a era do consumo, pois observa que uma geração que recebe logo ao nascer um sistema econômico firme, já contemplado com as etapas antecedentes, e tenderá a dar valor a famílias mais extensas.

Relacionando a era do consumo em massa e a obra de Schumpeter (1988), destaca-se a idéia da relação descrita entre a inovação e a criação de novos mercados, já que para ele o produtor que anuncia a mudança econômica e os consumidores é incentivado pelo produtor a quererem novos produtos ou produtos além daqueles que estão acostumados a consumir, ou seja, substituir os habituais produtos e hábitos por novos.

Na teoria dos ciclos econômicos descrita por Konratieff em 1926 (PIRES, 2009), os longos ciclos do sistema capitalista resultam em sólidos investimentos em bens de capitais e a fase de recessão na depreciação em infra-estrutura. Ele foi o primeiro a cogitar ciclos longos de 55 anos, e após sua análise constatou que a simetria do processo colabora com o estabelecimento de novas regras para os movimentos de longas ondas.

Pires (2009) descreve que Konratieff ainda ressalta a característica não acidental das invenções, dando a elas a um a caracterização de se desenvolver diante das necessidades da vida real e do avanço da vida real e da desenvoltura da técnica e da ciência. Para ele, as revoluções são causadas nos longos ciclos e acarretam na busca por mercado, insumos e distribuição do crescimento econômico.

Schumpeter (1988) ao reformular e aprofundar os estudos dos ciclos econômicos inseriu na análise as idéias de inovações, revoluções técnicas, setor líder da economia, novas firmas, novas formas institucionais, oceano competitivo, destruição criativa e racionalização do trabalho.

Rostow (1961) não se limita a descrição das etapas, mas demonstra uma relação lógica com base na teoria da produção que vem a ultrapassar a teoria clássica, pois além da distribuição de renda entre consumo, poupança e investimento, mas a composição desse último e a evolução dos diversos setores da economia, considerando a oferta, vinculadas ao

nível de tecnologia e a eficiência empresarial, e a demanda, adotada pela renda *percapita* e as preferências coletivas.

No texto de Rostow (1961) o mesmo afirma que normalmente os setores mantêm uma taxa de crescimento somente no período inicial, a história econômica obedece a uma série de etapas que diante dos incentivos, além das mudanças tecnológicas pela elasticidade preço da demanda, revelam nos fatores estranho ao mercado outras opções aos consumidores quanto à aplicação dos recursos.

Em relação aos recursos Schumpeter (1988) atribui um papel importante do crédito no crescimento econômico, chegando a afirmar que o desenvolvimento é impossível sem crédito, pois entende que o empreendedor necessita de crédito como uma transferência temporária de poder de compra, para que a produção possa ser trabalhada com novas combinações até se tornar uma inovação, ao passo disso, considerava desnecessária a importância do crédito ao consumidor por não entender esse não ter aplicabilidade prática no estudo de desenvolvimento.

Konratieff (1925) não desprezou a casualidade dos movimentos dos ciclos de longo prazo, alertando que a base material dos longos ciclos também é consequência do desgaste, que acarreta na substituição e expansão dos bens de capital, que exigem longo prazo e altos custos para serem realizados, e que quando ocorrem, acarretam em saltos de crescimentos seguidos de uma desaceleração do processo, que no decorrer dos ciclos, resulta em um direcionamento a níveis de equilíbrio, entretanto, esse nível de equilíbrio tende a se alterar, normalmente em níveis mais altos, deixando um degrau de desenvolvimento agregado a esta economia.

No último capítulo Rostow (1961) explana sobre a relação das etapas do desenvolvimento descritas e o sistema marxista, discorrendo sobre suas semelhanças no propósito do estudo sobre a evolução das sociedades diante das mudanças econômicas, e seus reflexos no comportamento social, político e cultural das pessoas.

Rostow (1961) reconhece que a teoria de Marx ficou limitada, pois analisou apenas as etapas de arranco e marcha de maturidade de Grã Bretanha, e as considerou para todos os casos, o autor critica a não consideração da elasticidade-renda da procura, e a adoção da teoria de Malthus, assim como a consideração de salários reais estagnados, pois a concorrência não perdeu sua força diante do monopólio e o consumo em massa ocorreu em prol da busca do bem estar coletivo.

Mesmo não desmerecendo a contribuição de Marx para estudos futuros, Rostow (1961) critica fortemente Marx quanto às previsões não concretizadas, o que atribui ao fato de

insistir com firmeza que o indivíduo buscou unicamente a maximização de lucros, e não aceitou a fase da marcha para a maturidade.

O final da obra de Schumpeter (1988) trata dos ciclos econômicos, períodos de crescimento e recessão normais dos processos de desenvolvimento econômico, onde os períodos de prosperidade ao empreendedor inovador que ao criar os novos produtos é copiado pelos outros que não inovadores, movimentando a economia com uma gama de investimentos de capital.

Schumpeter (1988) entende que quando as inovações tecnológicas, ou as modificações nos produtos são absorvidas no mercado, há uma generalização do consumo levando a uma redução da taxa de crescimento, e se inicia um processo de recessão com baixa nos investimentos e na diminuição das ofertas de emprego, que institui um obstáculo no contexto da expansão econômica.

Schumpeter (1988) atenta a correlação afirmada entre o aumento dos investimentos que é seguido das inovações tecnológicas, percebidas nos produtos para o mercado que tem em seguida uma redução do nível de emprego, produção e investimento, e a incorporação das novidades no consumo.

Além dos autores mais reconhecidos academicamente, não se pode desprezar na análise de uma cidade como Rio Grande, tão voltada ao porto no que tange ao seu desenvolvimento, da tese de Boeke, citada no texto de Ruttan (1988) que racionaliza as teorias de desenvolvimento no processo de industrialização, e desaconselha os investimentos em indústrias de fertilizantes.

Isso porque Boeke entende que investimentos deste tipo, assim como de e insumos agrícolas, que incentivam as atividades primárias, não proporcionam um efeito em cadeia de desenvolvimento, tão eficaz, quanto investimentos de indústrias pesadas e de produtos de substituição de importações.

Como apresentado à maioria dos estudiosos sobre desenvolvimento econômico inserem o fator tecnológico na análise, muito embora os fatores necessários para que uma nação deixe de ser subdesenvolvida e as implicações e o papel da tecnologia tenham diferentes reflexos.

São exemplos os conceitos de Schumpeter, Rostow, Lewis, Solow, Furtado e North, para os quais apresentaremos a seguir um quadro resumo dos requisitos por eles destacados para o alcance do desenvolvimento econômico e o papel da tecnologia na suas respectivas linhas de abordagem

Quadro 01 – Resumo de concepções de pré-requisitos de desenvolvimento

ECONOMISTA	DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	O PAPEL DA TECNOLOGIA
SCHUMPETER	Mudança radical endógena na produção ou comercialização de um bem, ou ainda nova configuração industrial.	Indutora do desenvolvimento econômico.
ROSTOW	Aumento dos investimentos líquidos.	Crescente uso da tecnologia nas etapas históricas, intimamente ligada ao desenvolvimento econômico.
LEWIS	Acumulação de capital.	Diferencia os setores tradicional e moderno. Aumenta a taxa de lucros do setor moderno. Importância do capital humano.
SOLOW	Acumulação de capital por trabalhador ou incrementos tecnológicos.	Única mantenedora do crescimento no longo prazo.
FURTADO	Acumulação de capital.	A não difusão do progresso técnico cria e amplia o abismo que separa os países desenvolvidos dos subdesenvolvidos
NORTH	Mudança institucional, oriunda da interação entre organizações e instituições.	Alteração nos preços relativos, desencadeando a mudança institucional

FONTE: Adaptação da autora ao quadro apresentado por ACCORSI (2007)

3.3 CIDADES PORTUÁRIAS

Como o histórico de Rio Grande nos aponta, não podemos desprezar o fato de que Rio Grande é uma cidade portuária e que muitos dos investimentos por ter características específicas são destinados aquela região, que apesar de ter tido grandes momentos de crescimento econômico não conquistou características de desenvolvimento para que assim seja chamada.

De acordo com Monié e Vidal (2006), os sistemas de circulação de produção e consumo incentivado pelos portos refletem em prejuízo nas funções tradicionais das demais atividades comerciais da cidade, e exemplifica relatando que é característica das áreas portuárias a degradação, conceito que remete a sociedade a associar a região do porto como problemas de insegurança, prostituição, engarrafamentos e poluição ambiental.

É natural, que as relações entre porto e cidade sejam discussões presentes, sobre as regiões portuárias, onde, segundo o levantamento bibliográfico dos portos Europeus, pode-se destacar nos períodos de transformações tecnológicas, três fases, a fase de união, de divórcio e reconversão (GODOI, 2000).

Na revisão de Godoi (2000), a fase da união nos modelos europeus é identificada até os anos 40 do século XX, quando o aumento das atividades portuárias contribuía positivamente para as atividades das cidades, assim como no seu declínio as atividades comerciais da região também era prejudicadas.

A fase de divórcio foi descrita por Godoi (2000), com base nos trabalhos de Hoyle (1995), Vigaré (1992) e Collin (1991), é vinculada ao fenômeno decorrente da modernização tecnológica, ocorrida nos anos 80, quando os incrementos afastam as relações de desenvolvimento direto de cidade e porto, fazendo do porto um mero prestador de serviços de circulação, e os incrementos da eficiência dos portos não refletem necessariamente na região.

Dentre as características identificadas na fase do divórcio, Godoi (2000), destaca que a modernização do porto, acaba por ocupar maior espaço operacional, e se tornam mais especializados e sem acesso a comunidade, pois os portos e terminais criados tendem a se afastarem dos centros urbanos, prejudicando a cidade.

Em trabalhos, com foco ambiental, como de Cunha (2003), estendem a fase do divórcio, aos conflitos ambientais gerados pela busca do desenvolvimento dos portos, e a tendência natural de desprezar as águas como integrante do complexo que também requer gestão, sendo o recurso natural, considerado quase que somente como um espetáculo natural.

É inegável que um porto com movimentações significativas, atrai negociantes de outros locais, que instalam suas atividades ligadas ao porto, sem uma preocupação com a realidade ou problemas da cidade, instalando e transferindo, suas empresas aos locais que mais lhe forem convenientes, sem considerar os reflexos sociais e econômicos para a cidade. (GODOI, 2000), além do impacto ambiental.

Em relação ao meio ambiente, conforme descreve Soler *et al.* (2007), a cidade não pode desconsiderar nas legislações ambientais que regem o avanço do porto, que o local é

parte do Bioma do Pampa, composta pelo litoral do Uruguai, Argentina e 2% da região brasileira, que inclui o Município, e, além disso, é considerada pela Constituição de 1988, Patrimônio Nacional, por fazer parte da Zona Costeira Brasileira.

Dos estudos revistos nos modelos Europeus, a fase do divórcio, foi verificada praticamente com os mesmos resultados no momento da modernização por portos, na maioria das cidades verificadas, em que além do peso da atividade portuária reduzir sua significância, há reflexo negativo no âmbito social e econômico das cidades, com a redução do emprego geral, de população, e socialmente uma polarização, com exclusão, racismo, e dificuldade dos jovens de ingressar no mercado de trabalho. (GODOI, 2000).

Esses resultados negativos são descritos também na análise do caso de São Sebastião, conforme descreve, Cunha (2003), que relaciona o desenvolvimento do porto, com os riscos de vazamento e contaminação da região, com a chegada da Petrobras de dutos de produtos, além do esperado aumento do tráfego de cargas no perímetro urbano.

Frasquilho (2006) descreve como causa principal do divórcio, quando os interesses do desenvolvimento do porto, é o foco principal, e há uma mobilização orientada a explorar todos os investimentos ofertados, mesmo com custos de energia e espaço, necessários, desprezando os demais setores da cidade.

Os resultados de São Sebastião revelaram que os testes de qualidade da água do mar para banho, também se tornaram negativos, com mais freqüência, diante do incremento da população no local, e a pesca artesanal foi prejudicada pela contaminação das águas que reduziu o cardume de algumas espécies que sustentavam pescadores da região. (CUNHA, 2003)

Na ultima fase identificada por Godoi (2000), a reconversão é definida na implementação de projetos, normalmente estatais, que buscam auxiliar a recuperação da cidade prejudicada com a criação de alternativas econômicas, diferentes daquelas ligadas ao porto e ao turismo. Essa reconversão, embora tenha características semelhantes na sua aplicação, geraram resultados diferentes, pois a fase econômica mundial, as características de infra-estruturas dos locais, os níveis de educação presentes nas cidades assim como treinamentos e interesses influenciam diretamente nos resultados.

Como conclui Cunha (2003):

“Para uma cidade turística, o porto deve ser também turístico. A cidade que foi divorciada do mar pelo porto moderno deve reencontrar-se com o mar por um porto mais moderno, que incorpore padrões de Sustentabilidade” (CUNHA, 2003)

As conseqüências positivas, da fase descrita como atual, foram comuns na maioria das cidades Européias, abordadas no estudo de Godoi (2000), como o crescimento no setor de serviços, especialmente aqueles que exigiam menos qualificação e não ligados ao porto, reduzindo relativamente à marginalização da sociedade.

Essa fase é importante para reduzir os impactos da separação da relação direta entre porto e cidade, ocorrida na fase anterior pelos avanços tecnológicos, mas ainda não é suficiente para reverter a distâncias provocadas pela fase do divórcio. (GODOI, 2000).

Frasquilho (2006), sugere a criação da “Metrópole Portuária”, como mecanismo de desenvolvimento, assumindo a associação dos interesses portuários com a qualidade de vida urbana, desafios que devem ser assumidos coletivamente.

Na conclusão, Godoi (2000), destaca que no mercado de trabalho na relação de porto e a cidade de Paranaguá, foco daquele trabalho, reflete os acontecimentos verificados nos portos europeus. Entretanto os resultados são fortemente agravados pela condição econômica dependente do Brasil, onde os poucos trabalhadores com mais especialização, alcançam os empregos de atividades mais diversificadas e próprias do local, enquanto que os de menos qualificação tem uma ligação mais próxima as empresas ligadas ao porto, como as indústrias de graneis e fertilizantes.

Ainda foi verificado que além desses efeitos, a informalidade do trabalho aumentou especialmente dos moradores das zonas mais periféricas e que não dependem das atividades portuárias, mas é evidenciado o mesmo reflexo em todos os níveis de trabalhadores, considera-se a influencia também de fatores externos, como a crise econômica. (GODÓI, 2000).

Não se pode considerar o porto como mera zona de trafego de bens, mas como uma instituição, que negocia, produz e processa, com eficientes, instituições financeiras, investigatórias e de comunicação, que darão valor competitivo a região (FRASQUILHO, 2006)

Moraes (2008) destaca as conseqüências que entende sendo comuns nas cidades portuárias geradas pelas concessões portuárias, que alteraram significativamente as relações entre os portos e suas cidades sedes.

Dentre as questões levantadas por Vidal (2008), positivamente há destaque aos incentivos que um porto moderno gera com o aumento da produção nas atividades comerciais das cidades, possibilitando a instalação no local de empresas que trabalham com exportações, bancos, e todas as atividades que são necessárias para a manutenção das transações do comércio.

Outra característica comum, destacada por Vidal (2008), revela a migração de mão de obra para atender a demanda do porto, gerando o aumento da população urbana e por via de consequência das atividades da construção civil.

O terceiro item citado pelo autor é relacionado às atividades de cultura e lazer que são incentivadas pelo desenvolvimento do porto, gerada pelas elites dos setores ligados ao porto, ao passo que o quarto item destaca o tipo de trabalho normalmente gerado pelas atividades de cidades portuárias, que são normalmente braçais e/ou de algum índice de insalubridade.

Para finalizar a exploração das características, Vidal (2008) destaca que devido às concessões, geridas pela cidade e de exploração privada, muitas vezes as cidades não participam das decisões portuárias.

Os autores Moniè e Vidal (2006) destacam três tendências de dinâmicas aplicáveis para o desenvolvimento do porto, e analisa seus reflexos nas cidades onde eles estão localizados, em que a primeira citada, que identifica como aplicados nos portos do Rio de Janeiro e São Paulo, e bastante comum no MERCOSUL, é a busca da modernização do porto da era industrial, e tenta diante dos altos custos e dos consensuais impactos ambientais, prover investimentos nas infra-estruturas e equipamentos portuários, limitando as aplicações dos recursos na reforma exclusivamente portuária sem considerar a natureza do porto.

Na segunda opção, é destacada a construção de megaportos, focados na armazenagem e distribuição dos fluxos de comércio internacional, como um porto pivô, com grandes navios e grandes rotas, que atendam as circulações globais, como induzido pelo Brasil, na década de 1990 aos portos o de Pecém (Ceará), Suape (Pernambuco) e Sepetiba (Rio de Janeiro), de projetos que poucos repercutem no desenvolvimento da região, já que um investimento limitado ao aumento da plataforma portuária tem por objetivo agilizar as redistribuições, fazendo do porto um exclusivo equipamento de transporte, em nada beneficiando a região. (MONIÈ; VIDAL, 2006)

Na última opção, busca utilizar o porto como instrumento para o desenvolvimento do local onde ele está inserido, com foco na agregação de valor dos fluxos de produtos transitados pelo porto, incrementando o crescimento das trocas comerciais, com uma mudança na forma de produção e um acréscimo nas atividades terceirizadas da produção, e fazendo com que essa regionalização exija uma releitura cultural de produção e consumo, que variam de uma região para outra. De qualquer forma essa tendência oportuniza o desenvolvimento com base nos fluxos comerciais gerados pelos mercados terciários, recursos técnicos, e serviços e logísticas gerados pelo porto. (MONIÈ; VIDAL, 2006)

Nesse contexto é relevante destacar a reflexão de Seassaro (1999), que considera os processos de desenvolvimento portuários no Brasil foram para as cidades portuárias inseridas de forma determinísticas e impostas, com organizações que possibilitem o aumento da capacidade dos portos, com atenção as necessidades operacionais com os países importadores e exportadores, sem considerar as realidades do local.

Na abordagem de Seassaro (1999) é descrito que apesar da distância entre cidade e porto, esse processo acaba por minimizar o abismo entre o porto e a cidade, pela gama de serviços decorrentes da expansão que oportuniza a cidade uma aproximação com o porto, e pode aperfeiçoar as atividades econômicas da região a partir dele.

Após a exposição das abordagens econômicas destacadas, passamos a demonstração dos números e indicadores, da cidade de Rio Grande, no capítulo 03, para que em seguida, possamos fazer frente dos resultados demonstrados, com as fases históricas do Município apresentados no primeiro capítulo, e buscar identificar a luz do acima exposto, as origens do lento desenvolvimento de Rio Grande.

4 Análise dos indicadores sócio-econômicos de Rio Grande

No capítulo II explorou-se o histórico do Município de Rio Grande, onde se constata muitas oportunidades no decorrer dos anos em que a população Riograndina conviveu com a expectativa de o município deixar a condição de pouco desenvolvida no Estado do Rio Grande do Sul.

No Capítulo III, explanaram-se a luz das teorias econômicas as premissas necessárias para atingir esse objetivo, considerando as características de desenvolvimento econômico, das teorias dos ciclos econômicos e das particularidades de cidades portuárias.

Após essas explicações este capítulo se propõe a apresentar os dados sócio-econômicos da Cidade de Rio Grande, entre eles a evolução da população, seguida do PIB, e PIB percapta, com o foco de confrontar o avanço populacional com o Produto interno Bruto do Município.

Também será apresentado, o número de empresas e empregos, existentes na cidade de Rio Grande, conforme registros extraídos da RAIS, para que se possa descrever a evolução das oportunidades de renda existentes na cidade no período de 1985 a 2006.

Para a análise das oportunidades de qualificação, apresentaremos os dados da educação infantil, de ensino fundamental, médio e superior, existentes em Rio Grande no período em que os dados são disponibilizados, ou seja, de 1992 a 2006.

Em complemento a apresentação, é oferecida a evolução do número de veículos existentes em Rio Grande de 1991 a 2006, de forma que faça frente à evolução populacional da Cidade.

Além disso, a progressão do número de veículos e da violência no trânsito e no transporte coletivo é destacada no capítulo.

Por fim, será apresentada, a evolução do IDH e do IDESE, da cidade de Rio Grande, e suas perspectivas de investimentos que projetam um aumento significativo na população e demanda de bens públicos na cidade.

4.1 A EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DE RIO GRANDE

Para introduzir a apresentação dos dados da cidade do Rio Grande, inicia-se com a evolução populacional da cidade do Rio Grande, que acompanhará a análise.

Apresenta-se abaixo a partir de 1985, a FEE fornece dados da evolução da população rural, urbana e total do município de Rio Grande, que demonstramos a seguir, e que indicam um aumento gradual da população riograndina.

Quadro 2: População Urbana, rural e total da Cidade de Rio Grande de 1985 a 2008

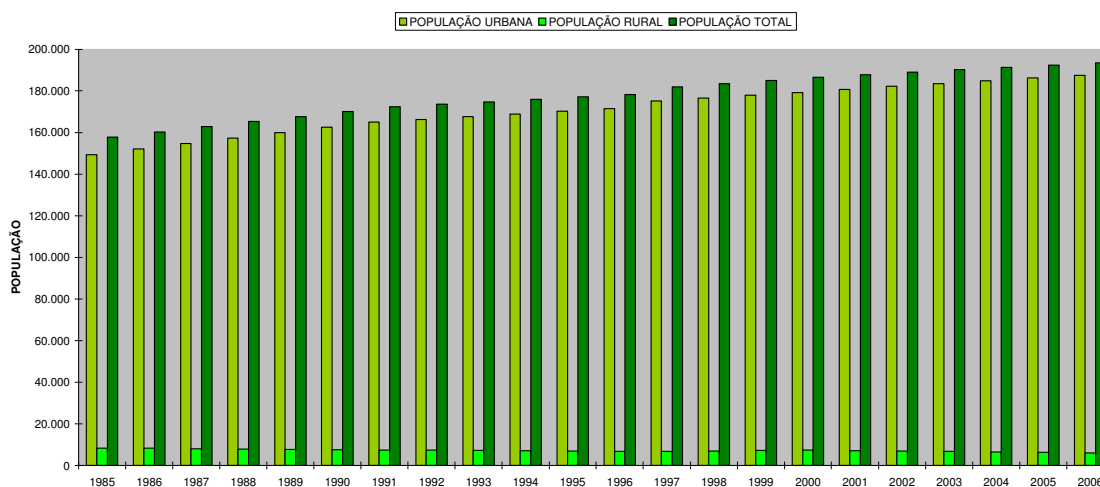
ANO	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO TOTAL
1985	149.403	8.390	157.793
1986	152.078	8.220	160.298
1987	154.756	8.049	162.805
1988	157.386	7.883	165.269
1989	159.963	7.718	167.681
1990	162.529	7.556	170.085
1991	165.025	7.397	172.422
1992	166.308	7.285	173.593
1993	167.591	7.172	174.763
1994	168.879	7.059	175.938
1995	170.177	6.945	177.122
1996	171.420	6.836	178.256
1997	175.176	6.728	181.904
1998	176.585	6.945	183.530
1999	177.895	7.174	185.069
2000	179.208	7.336	186.544
2001	180.693	7.124	187.817
2002	182.140	6.906	189.046
2003	183.532	6.683	190.215
2004	184.885	6.455	191.340
2005	186.176	6.221	192.397
2006	187.427	5.984	193.411
2007	POPULAÇÃO TOTAL ESTIMADA		194.352
2008	POPULAÇÃO TOTAL ESTIMADA		196.606

FONTE: FEE, 2009

Percebe-se na descrição do avanço populacional, que à medida que a população gradualmente aumentou anualmente no seu total, a população rural, começou a diminuir a menos da metade do número de habitantes rurais de 1985, quando o número era de 8.390 chegando a 2006, com o número de 5.984.

Como se pode perceber a população Rio Grandina, é predominantemente urbana, e de 1985 a 2006, o aumento da população aconteceu com uma variação ascendente, senão vejamos:

Gráfico 01 – Evolução da população Urbana, rural e total de Rio Grande de 1985 a 2006



FONTE: FEE, 2009

Avançando na análise dos dados econômicos do município apresentamos a evolução do PIB, onde apesar do Município em 2006 estar no 7º lugar do Ranking de maior PIB do estado do Rio Grande do Sul e em 61º entre os PIBs percapita do Rio Grande do sul no mesmo ano, não demonstra um avanço linear como apresentou a população:

Quadro 3: Produto Interno Bruto da Cidade de Rio Grande de 1985 a 2006

ANO	PIB RIO GRANDE
1985	R\$ 5.905.980.585,09
1990	R\$ 2.284.941.509,89
1996	R\$ 3.899.004.116,77
1997	R\$ 4.933.580.153,54
1998	R\$ 5.240.943.622,70
1999	R\$ 3.300.818.830,78
2000	R\$ 3.588.812.248,50
2001	R\$ 3.758.099.498,51
2002	R\$ 3.070.452.204,53
2003	R\$ 3.637.572.571,64
2004	R\$ 3.509.064.188,96
2005	R\$ 2.733.855.667,16
2006	R\$ 3.134.518.288,12

FONTE: FEE, 2009¹

¹ Valores atualizados até 01.03.09, a preços correntes, através do [Índice Geral de Preços-Disponibilidade Interna \(IGP-DI\) da FGV](#).

Destaca-se que a queda apresentada em 1999, é na verdade resultado de uma mudança na metodologia, pois até 1998, a FEE, fornece a evolução do PIB com metodologia própria da Fundação, e a partir de 1999, passou a utilizar os mesmos parâmetros do IBGE que expandiu sua metodologia a todos os órgãos estaduais de estatística que coordena.

Essa pode ter convicção de que a totalidade dessa variação é explicada por esse motivo, mas, considerando que no mesmo ano, muitos municípios tiveram resultados relativamente díspares, pode-se assegurar esta ser uma das causas.

Para uma visualização mais próxima do objetivo de comparar os indicadores aqui explorados com o avanço populacional, apresentamos a seguir, a evolução do PIB per capita que será apresentado a seguir com a evolução populacional.

Já a queda de 2005 é explicada no Atlas Sócio Econômico do Rio Grande do Sul, que destaca que em 2005, 60% dos municípios gaúchos, que correspondem a 299 unidades, sofreram uma redução do Produto Interno Bruto, causado pelas perdas nas atividades agropecuárias prejudicadas pelas condições do clima ocorridas naquele ano, que resultaram também na queda das exportações dos produtos básicos, afetados pela estiagem.

Quadro 4: Produto Interno Bruto percapta da Cidade de Rio Grande de 1985 a 2006

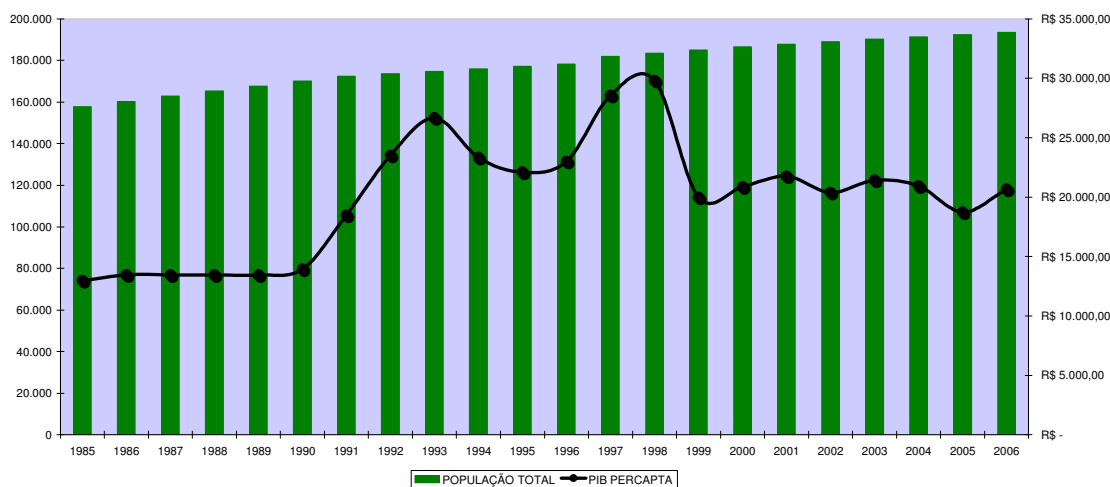
ANO	PIB PERCAPTA
1985	R\$ 12.966,74
1990	R\$ 13.946,07
1991	R\$ 18.473,55
1992	R\$ 23.517,15
1993	R\$ 26.668,86
1994	R\$ 23.329,82
1995	R\$ 22.096,62
1996	R\$ 23.001,04
1997	R\$ 28.560,75
1998	R\$ 29.820,57
1999	R\$ 19.990,78
2000	R\$ 20.863,41
2001	R\$ 21.758,83
2002	R\$ 20.381,27
2003	R\$ 21.414,79
2004	R\$ 20.940,95
2005	R\$ 18.727,94
2006	R\$ 20.668,34

FONTE: FEE,2009 ²³

² Os valores foram atualizados até 01.03.2009

Graficamente, fica evidente que o PIB percapta não tem relação direta com a evolução da população, conforme apresentação gráfica abaixo:

Gráfico 02 – Evolução da população e do PIB Percapta de Rio Grande de 1985 a 2006



FONTE: FEE, 2009.⁴

Como se pode perceber, considerando uma das variáveis de maior expressão no desenvolvimento econômico, o avanço não corresponde às expectativas de similaridade de variação no decorrer do tempo, pois enquanto a população aumenta gradualmente, em uma evolução regular, o PIB percapta mantém uma oscilação considerável, de picos e vales, com o seu melhor desempenho verificado em 1998, e com uma brusca queda no ano seguinte, proveniente da crise cambial do ano anterior.

Esses dados se tornam ainda mais instigantes se observarmos a evolução do número de empresas existentes na cidade no mesmo período, conforme dados retirados da RAIS, percebe-se que nos setores das indústrias, construção civil, comércio, serviços, agropecuária e os ignorados, Rio Grande, demonstra um significativo aumento no período estudado, onde a indústria e o comércio indicam o avanço mais significativo.

Para uma melhor visualização apresentamos a seguir o quadro 5 que demonstrará o número de empresas existentes na cidade no período analisado.

³ A FEE não oferta os valores de PIB dos anos de 1986 a 1989 e 1992 a 1995, por isso utilizamos a média aritmética extraída das informações imediatamente anterior e posterior a cada período sem informação.

⁴ A FEE não fornece os dados de PIB dos anos de 1986 a 1989 e de 1991 a 1995, para esses anos foram usadas a média dos valores do primeiro e último ano fornecido (de 1985 e 1990 e de 1990 e 1996)

Quadro 5: Número de empresas por tipo de atividade de Rio Grande de 1985 a 2006

ANO	INDÚSTRIAS	CONST. CIVIL	COMÉRCIO	SERVIÇOS	AGROPECUÁRIA	OUTROS/IGNORADO
1985	140	35	636	665	22	14
1986	142	36	679	674	24	18
1987	157	33	685	660	16	278
1988	164	33	700	634	17	353
1989	175	54	710	679	26	217
1990	167	55	723	687	26	216
1991	157	53	761	693	25	270
1992	157	49	737	693	32	245
1993	152	51	755	687	30	278
1994	142	98	882	740	64	163
1995	176	105	903	893	135	158
1996	331	167	4194	1786	163	1666
1997	356	200	4305	2018	174	606
1998	362	204	4470	2350	149	119
1999	393	197	5139	2321	180	12
2000	366	197	5345	2472	179	0
2001	396	216	5272	2674	185	0
2002	396	212	5733	2771	195	0
2003	421	203	5530	2818	199	0
2004	443	209	5745	2940	222	0
2005	471	205	5916	2990	215	0
2006	559	190	6041	2991	212	0

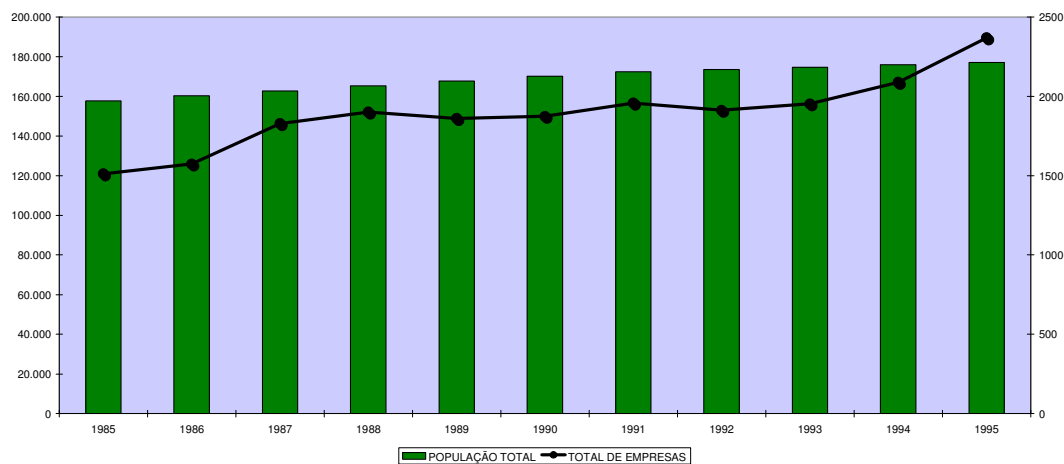
FONTE: RAIS MIGRA⁵

Diante da disparidade verificada no período de 1995/1996, nos números apresentados na RAIS, dividimos a apresentação gráfica em dois períodos, sendo que o primeiro retrata a evolução de 1985 a 1995 e o seguinte reflete os resultados obtidos dos dados de empresas totais de 1996 a 2006.

O gráfico 03 apresenta abaixo a evolução do número de empresas e o avanço da população riograndina.

⁵ Conforme Servo (2006), os dados da RAIS são frágeis antes de 1996, pois excluía empresas com menos de 5 empregados, e registrava muitas delas como “outros/ignorado”, ou ainda, tinha muitas divergências de estoques finais e iniciais, por isso a diferença apresentada entre os números de 1995 e 1996.

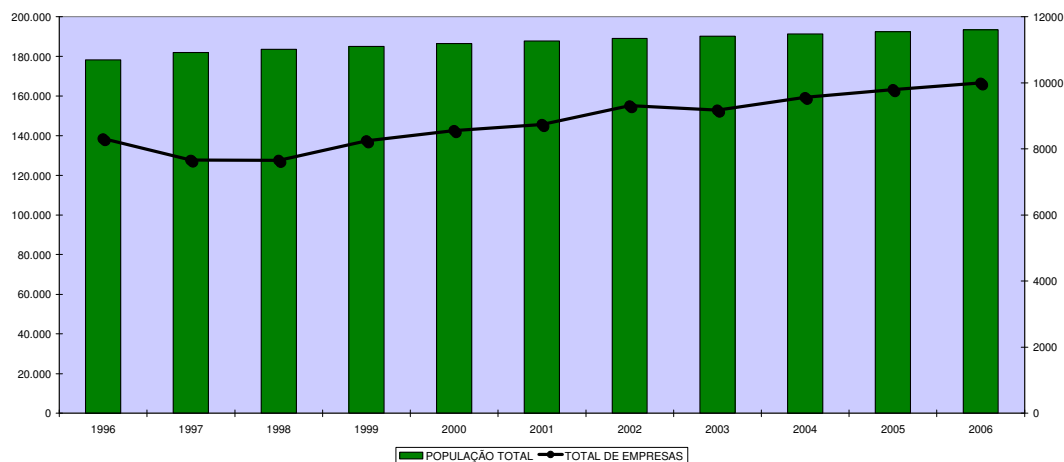
Gráfico 03 – Evolução da população e número de empresas de Rio Grande - 1985 a 1995



FONTE: RAIS MIGRA, 2009

Conforme já citado, SERVO, *et al* (2006), apuraram as inconsistências existentes nos banco de dados da Rais, e concluíram que, diante das desconsiderações que o sistema adotava antes de 1995, é desaconselhável utilizar uma série contínua, e afirmam que especialmente a partir de 1996, os dados ali oferecidos são mais próximos a realidade.

Gráfico 04 – Evolução da população e número de empresas de Rio Grande - 1996 a 2006



FONTE: RAIS MIGRA

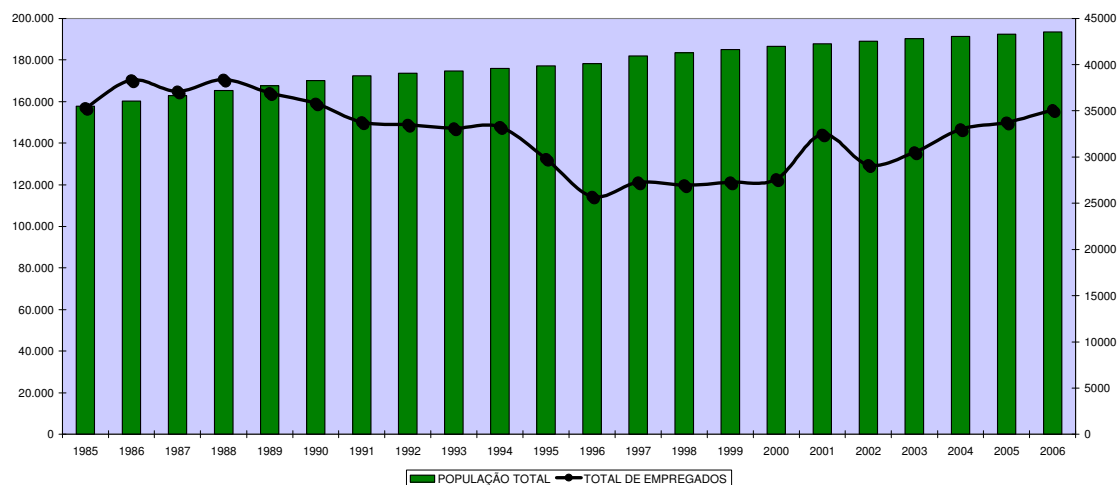
Em uma breve análise aos gráficos apresentados, podemos concluir que no primeiro período, até 1995, o número de empresas da cidade, apesar da oscilação, manteve a tendência ascendente.

No período posterior, percebe-se uma redução no ano de 1997, recuperada até 2002, quando novamente temos uma queda seguida de uma retomada para o avanço do número de empresas.

Além de relacionar as empresas com o crescimento populacional, é importante também analisar o comportamento do emprego, no período.

Também se faz necessário registrar que o número de empregados espelhados abaixo, refere-se à base do último mês do ano.

Gráfico 05 – Evolução da população e número de empregados de Rio Grande - 1985 a 2006.



FONTE: RAIS MIGRA

A evolução do emprego, não acompanhou necessariamente a evolução do número de empresas, nem ao aumento gradual da população da cidade. Veja-se que os melhores números de empregados, encontram-se ainda nos anos 80, quando a cidade tinha grande empresa em atividade, que davam mais oportunidades de emprego à população.

Com a modernização dos anos 90, e a queda da produção pesqueira, na metade da década, e os incentivos do Programa de Demissão voluntária (PDV), de 1996, que fez com que muitos empregados da recém criada Superintendência do Porto de Rio Grande, pedissem afastamento das suas atividades, e o reflexo disso é retratado na diminuição dos números de empregos.

Somente em 2001, percebemos uma reação nos empregos da Cidade, que voltou a ter uma curva ascendente, que neste lapso de tempo, corresponde ao mesmo progresso do número de indústrias na cidade.

Abordando as questões de estrutura e condições de vida oferecida pelo Município de Rio Grande, apresentamos os comparativos, dos dados sócio-econômicos separados por tipo de recurso.

Para o tópico saúde as informações ficam restritas ao período de 1992 a 2006, período para o qual estão disponíveis, os dados do número de hospitais e leitos oferecidos no Município.

Neste aspecto, vale ressaltar algumas variações, para elucidar as condições reais do Município, tais como: No primeiro e último ano analisado, enquanto a população passava de 173.593 em 1992 para 193.411 em 2006, uma unidade hospitalar foi aberta em 1995 passando de três para quatro o número de hospitais da cidade e fechada uma unidade em 2002, (Sociedade Beneficência Portuguesa) voltando a ter três estabelecimentos de atendimento hospitalar em Rio Grande.

Segundo a Organização Pan-Americana da Saúde, que é representação Sanitária e escritório regional da Organização Mundial da Saúde (OMS), não existe critério definido para taxas ideais de número de leitos por habitante, e sequer número esperado de profissionais de saúde pelo mesmo referencial.

Apesar disso, as metas de “saúde para todos no século 21, descrevem como definição da III reunião Espacial de Ministros da saúde das Américas, que ocorreu no Chile, em 1972, recomendava uma média regional de oito médicos, dois odontólogos, 4,5 enfermeiros e 14,5 auxiliares para 10.000 habitantes. (OPAS, 2003).

Com isso o número de leitos não acompanha a evolução da população da cidade, mesmo porque, há de se considerar que os estabelecimentos de saúde de Rio Grande, atendem também as comunidades de municípios vizinhos, como os das cidades de São José do Norte, Santa Vitória do Palmar e Chuí, Pelotas, Camaquã, Jaguarão, Arroio Grande, Tavares, entre outros.

Enquanto isso não se pode desprezar a forte tendência que uma cidade portuária tem a casos de HIV, que é assistida pelo Hospital da FURG, referência na região para o tratamento da doença, e tem um programa permanente de atenção a AIDS, desde 1991.

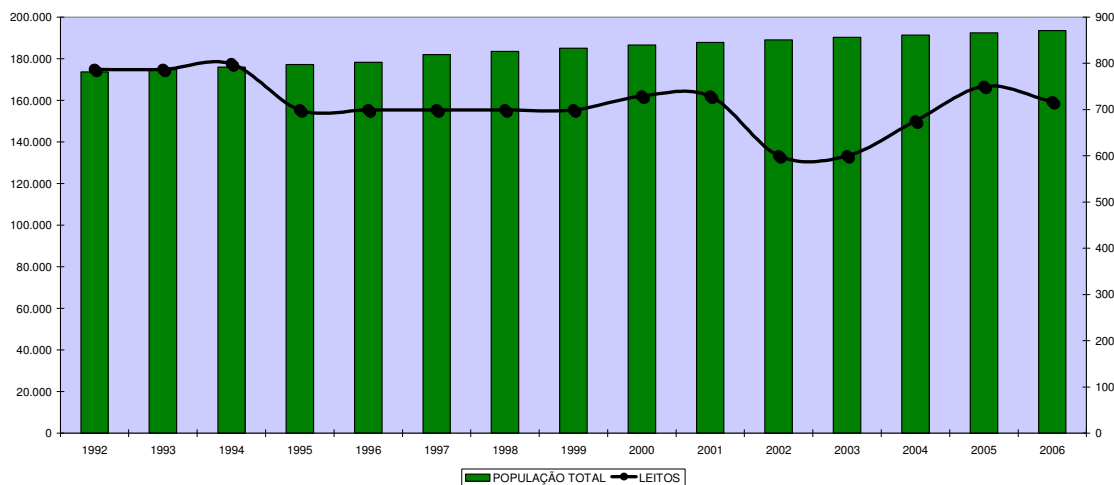
O hospital Universitário é responsável por ações realizadas pelo Programa Saúde da Família, fundado em 1989, e que em 2006, conforme registrado por Tier *et al*, (2006), contava com 15 grupos de trabalho.

Foi registrada pelas autoras que a fundação em 1994, do Núcleo Universitário da terceira idade (NUTI), que estende a Fundação Universidade do Rio Grande, Programa

Municipal de Apoio ao Idoso, de responsabilidade da Secretaria Municipal de Cidadania e ação social.

Apresentamos a seguir as variações da população Rio Grandina e a variação do número de leitos, temos o seguinte quadro comparativo:

Gráfico 06 – Evolução da população e número de leitos de Rio Grande - 1992 a 2006.



FONTE: FEE⁶, 2009

Utilizando os dados de saúde do IBGE de 2005, apresentamos o quadro informativo mais detalhado para que a situação da cidade diante da população existente na época possa ser visualizada, de forma mais eficiente:

Quadro 6: Dados sobre saúde no ano de 2005 em Rio Grande

Dados sobre saúde do ano de 2005 em Rio Grande	
POPULAÇÃO	192.397
Estabelecimentos de saúde total	44
Estabelecimentos de saúde pública (SUS)	44
Leitos para internação em Estabelecimentos de Saúde total ⁷	679
Leitos para internação em Estabelecimentos de Saúde Pública	182
Leitos para internação em Estabelecimentos de Saúde Privada	487
Habitantes por leito	283,35
Habitantes por leito público	1.057,13

FONTE: IBGE, 2010

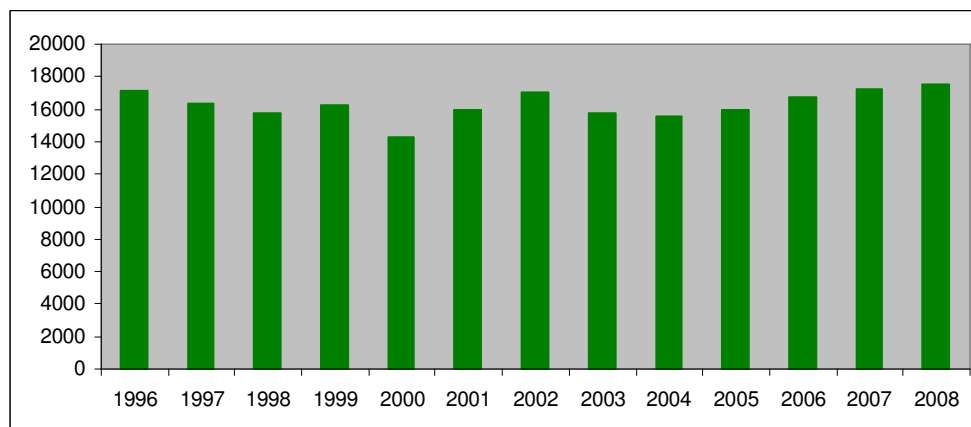
⁶ A FEE não tem disponível o dado do ano de 2004, para ele foi aplicada a média entre o número de leitos de 2003 e 2005

⁷ A FEE apresenta o número total de 699 leitos no mesmo ano (2005)

Como se pode perceber no ano de 2005, existiam 283 habitantes por leito disponível, índice que se agrava, em quatro vezes, se fizermos o mesmo cálculo para a disponibilidade de leitos públicos onde os riograndinos em 2005 existiam mais de mil habitantes por leito.

Seguindo a apresentação dos dados de saúde, e considerando a escassez de leitos disponíveis, apresentamos o número de internações hospitalares por ano, na cidade de Rio Grande

Gráfico 07 – Número de internações hospitalares na cidade de Rio Grande de 1996 a 2008

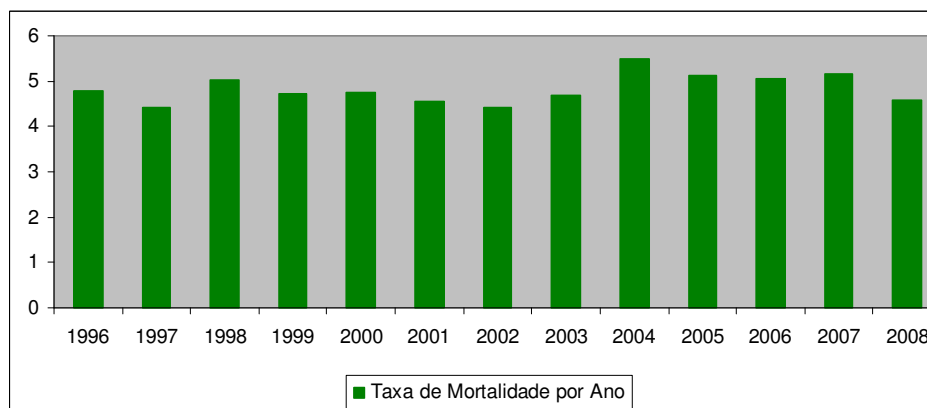


FONTE: FEE, 2010

Cotejando os dados anteriores que demonstram uma média de 710 leitos, atendem uma quantidade média de 16.281 internações hospitalares anuais.

Em complemento, apresentamos o índice de mortalidade anual da cidade, que consiste no número índice proveniente da razão entre a quantidade de óbitos e o número de AIHs (Autorização de Internação Hospitalar), computadas como internações, no período, multiplicada por 100.

Gráfico 08 – Taxa de mortalidade por ano, na cidade de Rio Grande de 1996 a 2008.



FONTE: FEE, 2009

Percebe-se pelo gráfico apresentado que no período de 1999 a 2003, os dados de mortalidade infantil são menores, seguidos do pico desse indicador ocorrido em 2004, e a partir daí, à exceção do ano de 2007, os números desse indicador foram diminuindo.

Deve-se ressaltar que a taxa de mortalidade infantil normalmente é mais elevada nos municípios com população e número de nascimentos baixos, pois neles as mortes têm reflexos com mais intensidade nas taxas de mortalidade infantil.

Na educação conforme apresentado, em linhas gerais, as instituições de ensino não evoluíram na mesma proporção que a população da cidade, senão vejamos:

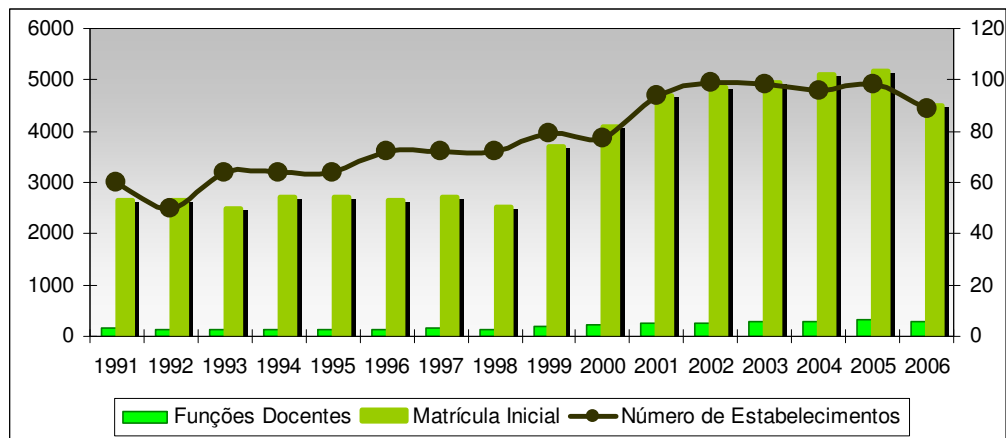
Quadro 7: Número estabelecimentos de ensino por etapa de Rio Grande de 1991 a 2006

ANO	ESCOLAS E INFANTIL	ENSINO FUNDAM.	ENSINO MÉDIO	SUPERIOR
1991	60	106	7	1
1992	50	90	5	1
1993	64	99	8	1
1994	64	99	9	1
1995	64	99	9	1
1996	72	98	9	1
1997	72	98	9	1
1998	72	98	9	1
1999	79	96	10	1
2000	77	91	12	1
2001	94	93	12	1
2002	99	92	12	1
2003	98	92	12	2
2004	96	93	13	2
2005	98	95	14	2
2006	89	129	15	2

FONTE: FEE, 2009

Para uma avaliação facilitada, apresentamos os gráficos que representam a evolução dos números e taxas escolares da cidade de Rio Grande, separadas por nível de ensino, sendo eles: ensino infantil ensino fundamental e ensino médio, considerando os dados ofertados pelo FEE.

Gráfico 09 – Funções Docentes, matrículas e número de estabelecimentos de Educação Infantil de Rio Grande no período de 1991 a 2006.



FONTE: FEE, 2009

Percebe-se que a educação infantil, teve um incremento significativo tanto no número de estabelecimentos, quanto no número de matrículas e do avanço de funções docentes na cidade, que passou de 159 em 1991, a 273 em 2006.

Veja-se que o maior aumento de matrículas ocorreu nos anos 2000, que pode ser atribuído em parte pela maior oferta de estabelecimentos e funções docentes⁸ ocorridas neste período.

Cabe destacar que dos dados apresentados sobre o ensino infantil, mais de 50% de cada item relacionado (matrículas, funções docentes e números de estabelecimentos), são da rede municipal, e ainda que o segundo lugar de matrículas e estabelecimentos seja da rede estadual, o número de funções docentes dos estabelecimentos particulares supera o percentual médio de profissionais de educação infantil do Estado do Rio Grande do Sul na Cidade.

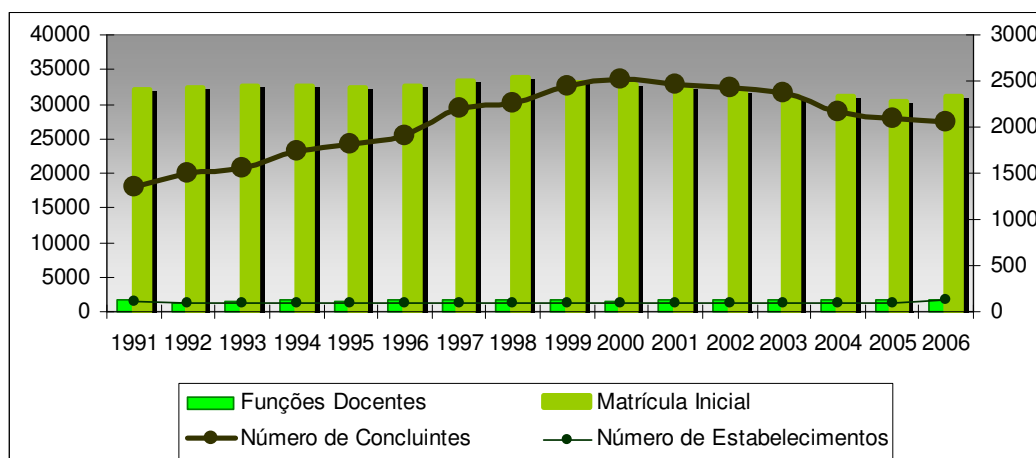
É verificada uma redução de funções docentes do estado já que em 1991, havia 61 docentes, número que se limitou a uma média de 52 nos períodos seguintes, chegando em 2006 com apenas 51.

⁸ **Funções Docentes** - o Censo Escolar tem como unidade básica de coleta a escola. Neste levantamento, a escola informa quantos professores estão atuando em sala de aula, entretanto, esses professores podem atuar em outras escolas. Da mesma forma, dentro de uma escola, o mesmo professor pode atuar em mais de um nível/modalidade de ensino. Por essa razão, o uso do termo “função docente”. (FEE, 2010)

Também tivemos uma redução no número de matrículas na rede estadual, apesar de mantidas a média de 25 estabelecimentos no período apresentado, reduzindo de 1289 no início do período para 1091.

No ensino fundamental, verifica-se um comportamento semelhante, mas com destaque aos números de concluintes que aumentaram gradativamente e se reduziram a partir de 2000, quando houve um regresso também no número de matrículas, sem oscilação significativa no número de escolas, senão vejamos:

Gráfico 10 – Funções Docentes, matrículas e número de estabelecimentos de Educação Fundamental de Rio Grande no período de 1991 a 2006.



FONTE: FEE, 2009

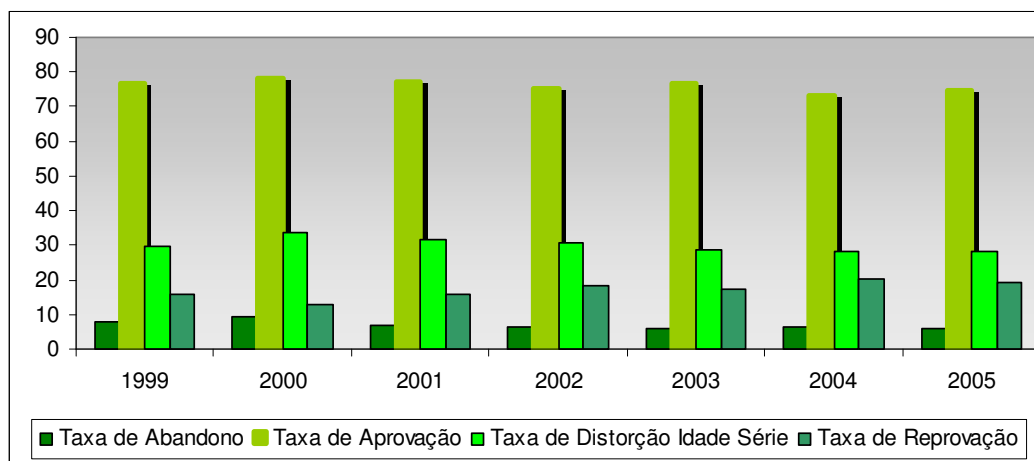
No ensino fundamental, a maior parcela dos dados informados também são registrados na rede municipal, que tem em média mais de 50% das funções docentes, e é responsável por mais da metade das matrículas dessa etapa, seguido pelas escolas públicas estaduais que apesar de apresentar queda nesses números durante o período, mantém com cerca de 40% dos profissionais e matrículas do ensino Fundamental.

Apesar disso, o melhor número de concluintes é proveniente da rede estadual, que chega a média e 50%, para 34% da rede municipal

A rede privada e particular das escolas é responsável pela média de 10% de docentes existentes e de matrículas realizadas, e em relação aos concluintes é detentora da média de 16% dos concluintes do ensino fundamental.

Ainda em relação ao ensino fundamental, cabe destaque as taxas informadas pela FEE, conforme abaixo apresentadas:

Gráfico 11 – Taxas de abandono, aprovação, reprovação e distorção das séries do ensino Fundamental de Rio Grande de 1999 a 2005.



FONTE: FEE, 2009

Vemos no período uma redução da taxa de abandono, assim como das taxas de aprovação, e de distorções de séries, porém a taxa de reprovação aumenta a cada ano.

A maior taxa de abandono é presente na rede estadual, que apresenta em média 9,7% de abandono, seguida da rede municipal que tem uma média de 5,6 e a rede privada conta com somente 1%, mesmo que a rede municipal tenha apresentado uma redução do índice de abandono de 7,2 para 4,4 no período.

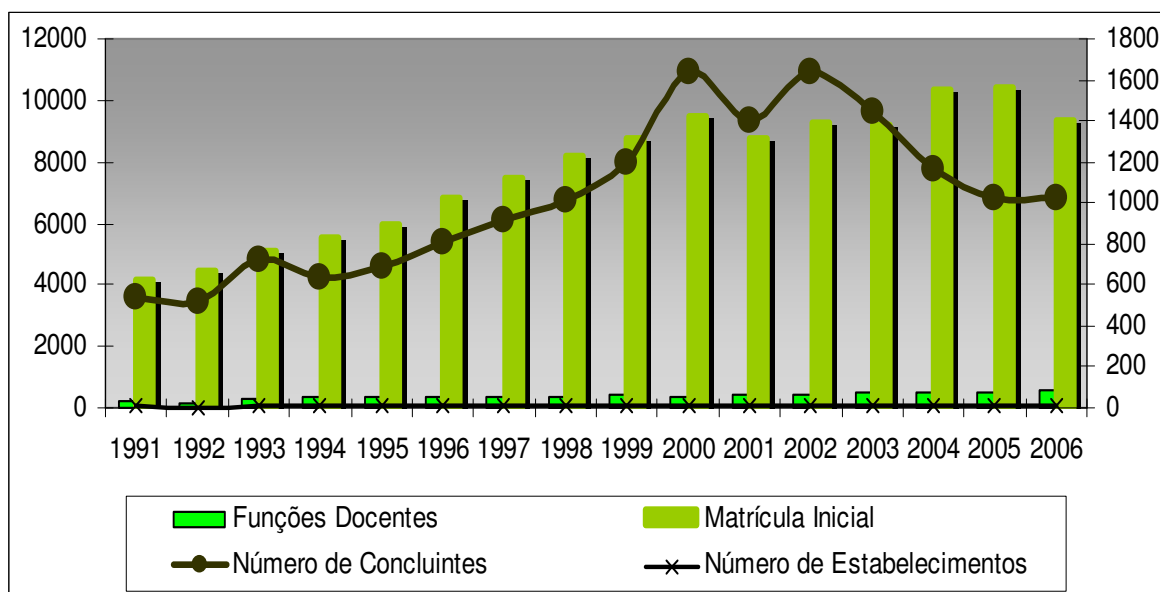
Ao passo disso, a melhor taxa de aprovação é registrada na rede privada, chegando a mais de 93%, enquanto que a rede municipal tem em média 75% de aprovação e a estadual com 72%.

Na distorção de séries, as escolas públicas, municipais e estaduais, apresentam em média mais de 30% desse índice, enquanto a rede privada conta com 5% apenas.

Por fim as reprovações do ensino fundamental, são de cerca de 17% anualmente na rede pública, seguido de 4,3% da rede privada.

No ensino médio, não existem unidades municipais, porém temos um estabelecimento federal, o Colégio Técnico Industrial – CTI, mas as escolas estaduais são as mais significativas nos números dessa etapa.

Gráfico 12 – Funções Docentes, matrículas e número de estabelecimentos de Ensino Médio de Rio Grande no período de 1991 a 2006

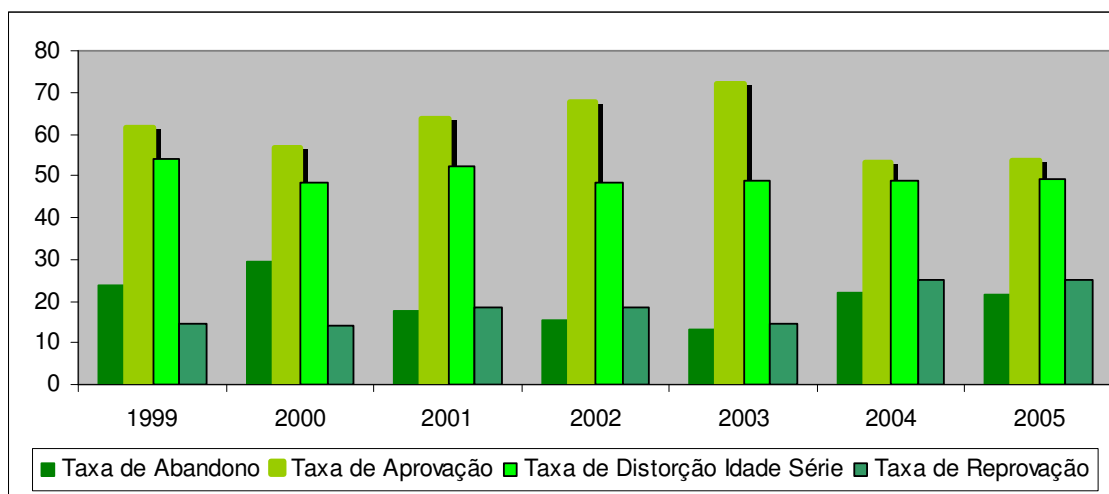


FONTE: FEE, 2009

A rede estadual é a maior responsável pelos números apresentados acima, e verifica-se em todos os itens mencionados um aumento de quase 300% no início do período, começando pelas unidades de ensino que passaram de 7 para 15.

Entretanto, é evidente a redução no número de concluintes a partir do ano de 2002, o que corrobora, com os índices de abandono, distorção de série e reprovação apresentados a seguir:

Gráfico 13 – Taxas de abandono, aprovação, reprovação e distorção das séries do ensino Médio de Rio Grande de 1999 a 2005.



FONTE: FEE, 2009

A taxa de reprovação, vem aumentando no decorrer do período, ao passo que as taxas de aprovação, que haviam crescido, começaram a reduzir novamente, a partir de 2003.

Também é claro o alto índice de distorção de série, ocorrente nessa etapa, sobretudo na rede estadual, maior responsável pelo ensino médio que supera 54% na média do período, enquanto que o maior índice de reprovação é registrado na rede federal, que é composto de uma escola técnica, e a aprovação de mais de 90% só é conquistada na rede privada.

Percebe-se que apesar dos avanços nos números de estabelecimentos de ensinos, os números são relativamente baixos para a população sempre crescente da cidade de Rio Grande, que a exemplo do ano de 1996, existiam 89 escolas de ensino infantil, 129 escolas de ensino fundamental e 15 escolas de ensino médio para uma população de 193.411 habitantes.

Apesar de a cidade ser uma das poucas privilegiadas com uma universidade federal, a Fundação Universidade do Rio Grande, FURG este foi o único estabelecimento de ensino superior disponível até 2002, até que no ano seguinte, se instalou na cidade as Faculdades Atlântico Sul, que mais tarde, foi repassada ao grupo Anhanguera.

A FURG, em 2006, segundo os dados do processo seletivo de 2007, na página da Universidade, oferecia 1352 vagas, enquanto que havia 10864 inscritos, para os 36 cursos, vestibulandos riograndinos e de fora da cidade.

O número de veículos é um fator crescente na cidade de Rio Grande, a frota de veículos circulando no município, mais que duplicou nos 15 anos apresentados a seguir, que

além das implicações ambientais, deixaram as vias da cidade, ainda não preparadas para esse aumento, mais lentas e um aumento de acidentes de trânsito.

Quadro 8: Número de veículos de Rio Grande de 1991 a 2006

ANO	VEÍCULOS
1991	28844
1992	29954
1993	31408
1994	33117
1995	35391
1996	38502
1997	41612
1998	43790
1999	46201
2000	48622
2001	52796
2002	55679
2003	59338
2004	51048
2005	54778
2006	58365

FONTE: FEE, 2009

Além disso, conforme trabalho de Camargo; Bastos; Vieira (2007) impressiona a elevada participação das motocicletas na composição do tráfego em torno de 30%, presentes em 2004.

Ainda nos referindo ao transporte, o município conta com quase exclusivamente, uma única empresa que faz transporte coletivo da cidade, que até 2006, conforme o Jornal agora, de 26.07.2006, teve a concorrência pouco expressiva do DATC – Departamento de Transporte Coletivo do Município e em 2003 após a decadência da autarquia a também pouco influente interferência da sociedade de transporte união cotista Rio Grande.

Em 2006, as dificuldades e reclamações dos usuários, dos serviços prestados pelas empresas de transporte coletivo em Rio Grande, sem a devida fiscalização da atividade, foi alvo de uma ação civil Pública foi movida pelo Ministério Público (MP), na A 2ª Câmara

Cível do TJRS sob o número de Proc. 70015893985, que decidiu em 30.08.2006, por anular os contratos de concessão até então existentes e determinou ao Município abertura de nova licitação para o transporte coletivo.

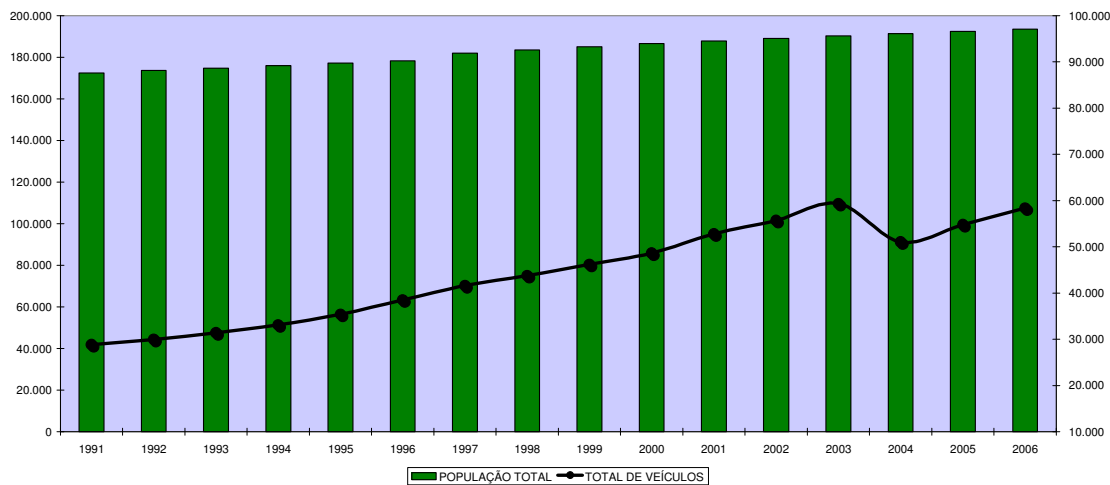
De qualquer forma ainda hoje a Viação Noiva do Mar domina mais de 80% das linhas de transporte coletivo de Rio Grande.

Não se pode desprezar o avanço no número de acidentes que acontecem cada vez mais nas vias e rodovias do Município além dos dados expressivos dos números de assaltos a coletivos que deixam a população apreensiva nos trajetos dos coletivos.

Segundo consta registrado pelo então vereador Charles Saraiva, em ata da 24ª Sessão Ordinária, da Câmara Municipal do Rio Grande, de 04/04/2007, a Empresa Noiva do Mar, em 2006 foi vítima de 122 assaltos em seus coletivos e no primeiro trimestre do ano seguinte já havia registrado cinquenta e sete assaltos, resultando, uma média de 19 assaltos ao mês.

Comparando as variações no número de veículos, que repercutiram no aumento da violência do trânsito no município, temos o seguinte cenário:

Gráfico 14– Evolução da população e número de veículos de Rio Grande - 1991 a 2006.



FONTE: FEE, 2010

É notória a progressão do número de veículos na cidade de Rio Grande, entretanto, também é expressiva a redução apresentada de 2003 a 2004, da qual se buscou explicação, considerando que a FEE, considera para contagem de veículos como “todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque registrado perante o órgão executivo de trânsito

do Estado ou do Distrito Federal, no município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.” (FEE, 2009), sem achar nenhuma relação que justifique essa redução.

Apresentados os dados socioeconômicos da cidade, busca-se a seguir outras relações pertinentes as características da cidade para fazer frente ao crescimento lento da cidade de Rio Grande.

Além dos indicativos aqui expostos, não se pode deixar de elencar os indicadores oficiais como o IDESE – índice de desenvolvimento sócio-econômico, que é um índice sintético, inspirado no IDH - índice de Desenvolvimento Humano.

O IDH mensura o grau de desenvolvimento de uma região, levando em consideração além da renda, parâmetros como expectativa de vida, acesso á educação, saúde. A média aritmética das variáveis varia de zero (nenhum desenvolvimento humano) a 1 (total desenvolvimento humano).

Este índice, apesar de ser inovador, ainda Considerado por Sen (1999) uma medida sintética do desenvolvimento humano e “*um índice inevitavelmente imperfeito*” mas que não pode ser desprezado por introduzir a busca por métodos de avaliação mais completos da vida das pessoas.

Em Rio Grande o índice de desenvolvimento humano (IDH) é de 0,793, número positivo, se comparado á outras cidades do Rio Grande do Sul, como Porto Alegre (0,865) PNUD/2000.

Quadro 09 – IDHM para a cidade de Rio Grande

IDHM, 91	IDHM, 00	IDHM Renda, 91	IDHM Renda, 00	IDHM Longevidade, 91	IDHM- Longevidade, 00	IDHM- Educação, 91	IDHM Educação, 00
0,739	0,793	0,684	0,735	0,691	0,727	0,843	0,918

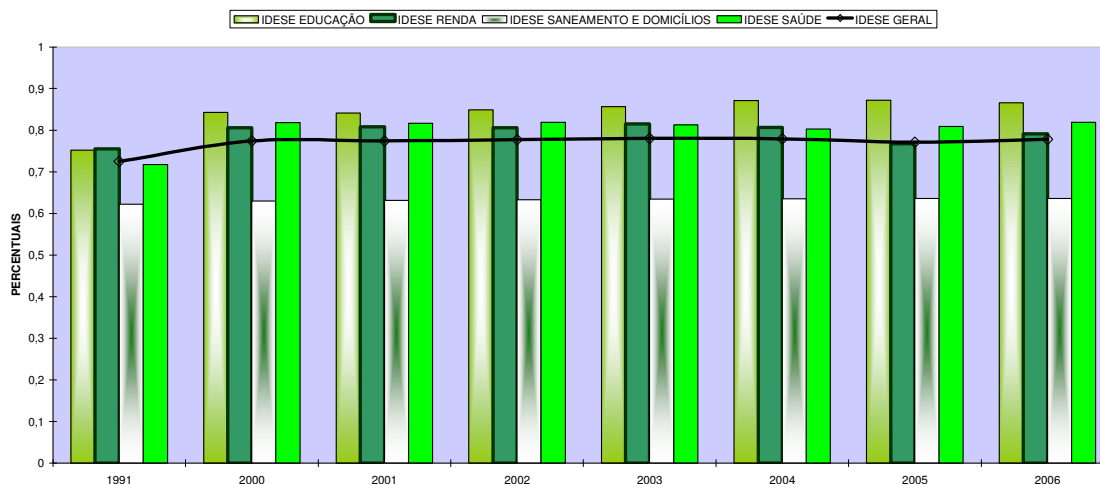
Fonte: PNUD, 2010

Enquanto o IDH almeja alcançar uma medida geral do desenvolvimento humano, considerando além da renda a longevidade e a educação, limitada a essas três dimensões o IDESE, abrange os indicadores sociais e econômicos classificados em quatro itens temáticos: educação, renda, saneamento de domicílios e Saúde.

O IDESE varia de zero a um e, e é avaliado diante da classificação estadual, os municípios e em três níveis de desenvolvimento, descritos como: baixo (índices até 0,499), médio (entre 0,500 e 0,799) ou alto (maiores ou iguais a 0,800), (FEE, 2009)

No caso de Rio Grande, tem-se publicado na FEE, os resultados de 1991 e de 2000 a 2006, que demonstramos a seguir de todos os itens nele avaliados, no que se refere à cidade.

Gráfico 15– Evolução dos IDESE de Rio Grande – 1991 e 2000 a 2006.



FONTE: FEE, 2009

Em complemento, ressaltamos, que no Mapa de Pobreza e Desigualdade - Municípios Brasileiros 2003, Rio Grande reflete uma Incidência da Pobreza 29,12 % e com o Índice de Gini 0,41 (IBGE).

Dentre esses índices, cabe descrever o índice de Gini, que mede a concentração, ou desigualdade da distribuição de renda, e varia de 0 a 1, onde, quanto mais próximo de zero, maior a igualdade e o avanço para mais próximo de 1 sinaliza a maior desigualdade.

Apesar da dificuldade de obtenção dos dados, o período analisado, deixa margem para a percepção de relativa preocupação sobre as estimativas já existentes para a cidade realizadas com base nos investimentos que estão sendo propostos para o Município.

O volume de investimentos, oportunidades de empregos e qualificação que estão sendo atraídos para Rio Grande, terá inevitavelmente reflexos no aumento da população e na concorrência do acesso aos recursos e serviços públicos e provados, ofertados na cidade.

Em relação aos investimentos previstos e de grande volume monetário. São projetos diretos do Porto e projetos do pólo naval, que apontamos abaixo, a título de ilustração:

Quadro 10: Projetos atuais para a cidade do Rio Grande

Projetos do Porto	
10 terminais de containers	R\$ 1,35 milhões
Aprofundamento do calado	R\$ 440 milhões
Terminal de barcaças	R\$ 30 milhões de dólares
Cabos de energia subaquáticos	R\$ 20 milhões

Projetos do Pólo Naval	
Fábrica de cascos da plataforma	R\$ 3 bilhões em 10 anos
Ampliação do dique seco	R\$ 439 milhões
Estaleiro Wilson Sons	R\$ 50 milhões
Fábrica da Metas	R\$ 80 milhões

FONTE: www.skyscraperlife.com/infra-estrutura-e-transporte/14338-rio-grande-rs-investimentos-bilionario-no-porto-e-no-polo-naval.html

Segundo declaração de Rosani Boeira Ribeiro, Gerente do Escritório Regional SEBRAE SUL, em 29.12.2009, no site da Agência SEBRAE de notícias do RS, segundo estimativas dos órgãos da região, a população tende a duplicar até 2015.

Não pode ser desprezado o fato de Rio Grande, ter sido palco de inúmeros investimentos de grande expressão no Rio Grande do sul, como visto no histórico, descrito no capítulo I, e que mesmo assim viveu uma estagnação econômica por longo tempo.

A cidade de Rio Grande, com seu diferencial geográfico privilegiado, exige atenção aos requisitos de infra-estrutura necessários para atender a demanda que se apresenta.

Considerando os dados acima, constata-se que o crescimento estimado para a cidade de Rio Grande não veio acompanhada do desenvolvimento de requisitos mínimos de desenvolvimento humano e social do Município.

Por isso, propomos no capítulo a seguir, analisar com base no histórico da cidade, demonstrado no capítulo I, aproximando com as teorias econômicas descritas no segundo capítulo, e com os dados expostos nesta sessão, identificar, os desafios ainda não alcançados pelo município, para que possamos com base na história, avaliar e melhor aproveitar as oportunidades futuras.

5 Análise comparativa das fases econômicas de Rio Grande, teoria econômica e indicadores sócio-econômicos

Após a exploração no primeiro capítulo do histórico do Município de Rio Grande, apresentação no segundo capítulo das teorias econômicas, análise dos indicadores econômicos do Município no terceiro capítulo, este capítulo busca utilizar os elementos citados para compreender a dinâmica do desenvolvimento (ou falta de) da cidade de Rio Grande.

Para isso, partimos da análise do gráfico 03 que descreve a relação entre o avanço da população e do PIB percapta, e a partir daí, relacionaremos com as fases da economia de Rio Grande, e em paralelo, com os dados apresentados e as teorias econômicas para que possamos cumprir o objetivo deste capítulo, separando cronologicamente, as fases de Rio Grande no período de 1985 aos dias atuais

5.1 RIO GRANDE: DE 1985 A 1990 – AUGE E DECADÊNCIA DA PESCA

A decadência da era da pesca, conforme registrado no primeiro capítulo deu seus primeiros sinais, quando perceberam a escassez do produto bruto, pois conforme registra Souza (2004), a pesca não considerava o limite natural existente.

Também foi destacado por Schmitt (1998), que a abertura do mercado internacional, foi determinante para a decadência das indústrias de pescado, que não atualizaram suas tecnologias, e por isso perdeu poder competitivo, o que evidencia a falta do pensamento Shumpeteriano de inovações, neste momento ao contrário do esperado.

Seguindo o pensamento Shumpeteriano, a Refinaria de Petróleo Ipiranga se mostra como uma das mais próximas a aplicação das inovações, diversificando as suas atividades a cada ameaça de risco ao produto trabalhado, como fez nos anos 80, com a criação da ISAPEIXE.

As indústrias de fertilizantes e produtoras de soja, emergentes a partir da segunda metade da década de 80 empregaram e garantiram a média de 34 mil empregados na cidade, porém os aliados a indústria pesqueira, mesmo com o avanço no número de empresas registradas na RAIS, que mesmo separadas em dois períodos no capítulo III, se mostram ascendentes.

Podemos perceber nesse período uma média de 1,05 no aumento anual do número de empresas na cidade de Rio Grande, com destaque ao aumento das empresas da construção civil.

O reflexo mais positivo é notado na questão de empregos formais, posto que o melhor número de empregados de todo período apresentado (1985 a 2006), ocorreu em 1987, no período em que a pesca, apesar de ser uma atividade que além da mão de obra formal, utilizava trabalhadores informais.

Apesar desse incremento no número de indústrias, aliado ao avanço populacional, os dados não configuram igual avanço nos quesitos de saúde e educação, como apresentado no capítulo IV.

Os indicadores sócio-econômicos apresentados no período de 1985 a 1990 ficam prejudicados pela falta de dados confiáveis para análise, como é o caso do PIB municipal, que nesse mesmo período só tem dados publicados do ano de 1985 e 1990, inexistindo os registros do período intermediário para apresentação e interpretação.

Tal qual o PIB, a análise das questões de saúde e educacionais, foram prejudicadas pela falta de disponibilidade dos dados, porém é de conhecimento, que as atividades pesqueiras tem características já mencionadas no capítulo III, insalubres, e muitas das atividades operacionais eram realizadas por pessoas de baixa escolaridade, que ficavam comprometidas no seu dia no trabalho com a pesca.

5.2 CIDADE DE RIO GRANDE: DE 1990 A 2000 – INDÚSTRIAS DE FERTILIZANTES E SOJA – PARQUE INDUSTRIAL

Conforme já exposto, a economia de Rio Grande nos anos 90 ficou ancorada nas indústrias de fertilizantes e soja, que movimentaram e sustentaram a economia Rio Grandina nesse período.

Esse aumento pode estar relacionado a mudança de adoção da política de câmbio brasileira do câmbio fixo para o flutuante, que aliado com a desvalorização do real, veio a acarretar no aumento das exportações, foco principal das indústrias chefes desse período em Rio Grande.

Veja-se também que a criação da ZPE⁹, em 1993, procurava atrair investimentos para Rio Grande, o que não teve sucesso, e embora não possamos avaliar os dados econômicos de

⁹ ZPE – Zona de Processamento de Exportação

PIB no período, este foi um investimento, que se pode assegurar que não teve reflexo na renda da população.

Cabe destacar que apesar do aumento gradual da população, em análise ao cotejo com o PIB per capita a partir de 1996, não demonstra relação direta com o número de habitantes, mas a variação sugere ser procedente da multiplicação dos tipos de empresas e diversidades que o parque industrial possibilitou, dando continuidade ao aumento de empresas e emprego nesse período.

Apesar do melhor ano da renda municipal ser atingida em 1998, o maior número de empresas é registrado o maior número de empresas na cidade de Rio Grande. Em 1996, o município contava com 8307 empresas, com números expressivos de aumento nos setores de comércio e serviços, sendo este último somente serem provenientes da atividade mais evidenciada no período, as empresas do parque industrial riograndino.

Considerando que uma única indústria emprega grande número de trabalhadores, não é esperado que o número de empresas seja diretamente relacionado ao número de empregos, por isso não surpreende que a maior incidência de emprego não tenha correspondência com o ano de 1996, quando o incremento mais evidenciado não foi a atividade industrial.

No caso do emprego, o melhor desempenho ocorreu no ano de 1990, quando juntos comércio e serviços, representavam 78% dos empregados de Rio Grande.

Enquanto a atividade industrial demonstrava a sua importância, as questões de saúde demonstram uma queda nas possibilidades de acesso dos riograndinos, pois considerando que aliados as atividades de pesca, estes tipos de investimentos, são altamente insalubres, ou perigosas, assim como as atividades portuárias, conforme bem lembra Moraes (2008) e o quadro de possibilidades de conseguir um leito foi relativamente minimizado com o passar do tempo.

Com o fechamento da Sociedade Portuguesa de Beneficência o acesso aos hospitais públicos, ficou cada vez mais restrita, e se considerarmos o foco, não menos privilegiado do hospital universitário aos portadores do Vírus HIV, a saúde pública, básica, mostra-se ineficiente para a população de hoje quase 200.000 habitantes.

Dentro do período de 1996 a 1999, houve uma média de cerca de 16300 internações hospitalares nos menos de 700 leitos disponíveis na maioria desses anos, o que demonstra que o número de leitos disponíveis estão aquém aos necessários na cidade, especialmente se considerado o limitado número de leitos públicos apresentados em 2005, por exemplo que era de apenas 144 unidades.

Na educação, o aumento do número de estabelecimentos demonstra avanço, o que corresponde com o aumento da população que gradualmente vem sendo agregada ao município, sobretudo no ensino fundamental que teve os maiores números de estabelecimentos de ensino nesse período, a exceção de 2006.

Entretanto, apesar das matrículas nessa etapa obedeceu a certa regularidade, o número de concluintes nos anos 90, foi relativamente menor que na década seguinte, apesar do seu movimento ascendente.

No ensino médio, o incremento de 03 unidades de ensino, na rede estadual, nos anos 90, levaram a um aumento de 111% nas matrículas nas escolas de ensino médio, muito embora o índice de concluintes se limitasse a 11% dos matriculados.

O aumento na frota de veículos na cidade nos anos 90, sem nenhuma medida de melhoria das vias públicas de trânsito, na mesma época em que a economia da cidade, vinculada ao setor industrial que utiliza da logística rodoviária também para a manutenção das atividades, demonstra a carência da cidade nesse sentido, e a tendência de aumento nos problemas relacionados ao trânsito, como lentidão e aumento do número de acidentes e do risco de pedestres na cidade.

Apesar dos limites de informação em relação ao IDH e IDESE, ao ano de 1991 no período aqui explorado, podemos verificar que o menor indicado de IDH se refere a longevidade, considerando que a expectativa de vida ao nascer do município é de pouco mais de 68 anos.

No IDESE, o menor índice é relacionado a saneamento e domicílios, com o índice de 0,622, muito embora os demais indicadores do IDESE tenham tido resultado maior que esse, nenhum chegou aos 0,800 para alcançar o nível de alto desenvolvimento.

Em resumo podemos constatar que a cidade de Rio Grande, nos anos 90, não usufruiu dos incrementos no parque industrial da cidade, para qualificação e desenvolvimento da sua sociedade com oferta de oportunidades e possibilidades de melhora na qualidade de vida do seu cidadão.

5.3 CIDADE DE RIO GRANDE: DE 2000 A 2006 – O PÓLO NAVAL

Em relação ao PIB percapta verifica-se um aumento mais que proporcional que o aumento da população com um significativo aumento em 2001, seguido de queda e recuperação até 2006.

Apesar dessas constatações, os indicadores do IDESE mostram melhora nos indicadores de 2000 para os demonstrados em 1991, e uma relativa estabilidade até 2006.

Explorando o conceito de Sen, de que a qualidade de vida, está diretamente relacionada a alcançar os funcionamentos que cada pessoa valoriza, vê-se limitações nos indicadores de saúde e educação, no período demonstrado, principalmente entre 1991 e 2006. O que com a expectativa de aumento significativo da população rio grandina, com os novos investimentos, comprometerá a qualidade de vida dos cidadãos da cidade.

Uma questão latente também diante do pólo naval, iniciado nos anos 2000, é destacada por Godoi (2000), que salienta a inserção de empresas atraídas pela atividade portuária, que não tem necessariamente um compromisso social com a cidade, e por isso, normalmente não avalia com maior cuidado os impactos sociais e ambientais da sua instalação na cidade.

A atual legislação ambiental é reconhecidamente mais restritiva que a existente na análise de Godoi (2000) na modernização dos portos europeus, mas ainda é um fator que não pode deixar de ser levantado como consequência esperada.

Em relação aos trabalhos sobre cidades portuárias, pode-se perceber pela descrição do primeiro capítulo que poucas exceções são verificadas de atividades portuárias ou voltadas para o mar, na cidade de Rio Grande.

Como destaca Monié; Vidal (2006), as preocupações com segurança, prostituição, engarrafamento e poluição ambiental, são levantadas com frequência diante da expectativa do pólo naval.

Pode-se constatar no capítulo III, que a indicação de Monié; Vidal (2006), de preocupações com engarrafamento, já pode ser revelada com os números de veículos da frota da cidade de Rio Grande.

Percebe-se que até 2004, foi crescente a evolução da frota de veículos em Rio Grande, a ponto de que mesmo com a redução registrada de 2005 e 2006, o número do final do período registra mais de 50% do número apresentado em 1985, ao passo que a população aumentou em torno de 18% no mesmo período.

Muito embora diferentemente das ocorrências européias os investimentos no pólo naval atuais não se tratam exclusivamente do trânsito de mercadorias, como já aconteceu em épocas passadas.

O quadro comparativo entre o PIB per capita e a movimentação em toneladas do porto, sugere fortemente, inexistir relação estreita entre estes indicadores, a exemplo disso, utilizamos o ano de 2004, quando a movimentação portuária teve movimento inverso ao demonstrado no PIB per capita.

Também é clara que a modernização do porto, ocorrida nos anos 2000, conforme destacado por Godoi (2000) acabou por afastar da comunidade a atividade portuária, pois, junto com o Porto Novo, os terminais de carga da cidade, se instalaram nas margens da estrada que liga o centro urbano ao distrito da barra, enquanto que o porto velho, no centro da cidade é de pouco acesso a população.

Os resultados vistos por Cunha (2003) sobre a cidade portuária de São Sebastião, sobre as condições do mar para os banhistas já são verificadas por Louzada e Niencheski (2007), conforme descrito no primeiro capítulo, sobre os resultados alterados entre os testes dos anos 2000 e 2001.

Cunha (2003), também registra que a atividade portuária tende a desprezar as atividades turísticas da cidade, o que podemos relacionar diretamente com a situação riograndina, que apesar das iniciativas públicas, ainda não tem relevância econômica eficiente.

Godoi (2000) defende que a reconversão do divórcio entre porto e cidade, deve ocorrer com a inserção de projetos que viabilizem o turismo e atividades não ligadas necessariamente ao porto, o que Rio Grande tem conforme descrito no primeiro capítulo potencial para a exploração.

5.4 CIDADE DE RIO GRANDE: ATUALIDADES E EXPECTATIVAS FUTURAS

Considerando que a cidade abriga um extenso balneário, que tem presente uma universidade federal, voltada ao ecossistema costeiro, e que complementa sua riqueza natural com parte de uma reserva ecológica com espécies raras, aliado ao patrimônio histórico existente na cidade por ser a mais antiga do estado, Rio Grande tem elementos que podem antecipar a reconversão antes de se divorciar do porto, e assim desenvolver as atividades ligadas aos serviços, paralelamente ao desenvolvimento da área portuária.

Podemos atribuir a inserção da cidade em um dos 173 municípios beneficiados com recursos federais para recuperação de prédios históricos, uma medida nesse sentido.

Entretanto, como bem lembrado por Cunha (2003), os resultados desses projetos dependem também das condições de infra-Estruturas existentes nas cidades, assim como dos níveis de educação e treinamento dos residentes, por isso, entende-se, que Rio Grande, deve imediatamente desenvolver esses quesitos para que garanta resultados positivos no futuro.

Relacionando os demonstrativos sobre educação do capítulo III, com os requisitos de níveis de educação levantados por Cunha (2003), nota-se que apesar do incremento

significativo no número de estabelecimentos de ensino até 2006, registra sua melhor fase nos anos de 2002 a 2005, seguido de uma queda no final do período analisado.

Quando analisada o mesmo tópico em relação às escolas de ensino fundamental e médio, os resultados não têm correspondência direta com o primeiro nível, pois o gráfico que apresenta as escolas de ensino fundamental apresenta pouca variação do decorrer do período com um incremento significativo em 2006, enquanto que a figura representativa do ensino médio teve um crescimento quase que anual, chegando a dobrar o número existente em 1985, 10 anos depois.

Em relação ao nível superior, a já comentada inserção da faculdade Atlântico Sul, tirou a exclusividade das vagas públicas da FURG, em 2003, dando ao Rio Grandino outra opção de cursar o nível superior dentro da cidade no estabelecimento privado.

Em linhas gerais, apesar da falta de correspondência direta com o aumento da população, todos os níveis de escolaridade tiveram incrementos na quantidade de unidades no período analisado.

Temos que concordar com Frasquilho (2006), quando menciona que o porto somente será efetivamente eficiente, como mecanismo de desenvolvimento se considerar além dos próprios, os interesses coletivos da cidade onde está instalada para assim se tornar uma metrópole portuária.

6 Considerações finais

Este trabalho buscou compreender os ciclos econômicos da cidade. Apoiado nas teorias de desenvolvimento econômico procurou elucidar as possíveis causas da falta de desenvolvimento econômico crescente na cidade que já presenciou momentos que indicavam um processo linear de desenvolvimento deste Município.

Para isso, revisitamos o histórico da cidade, e também apresentamos as teorias econômicas que poderiam potencialmente ser aplicadas ao desenvolvimento de Rio Grande, e apresentamos os dados sócio-econômicos do Município.

Por fim buscamos relacionar as questões apresentadas anteriormente.

No início do período apresentado, tanto na fase em que Rio Grande foi vista como estratégica na defesa militar, e no momento das charqueadas verificamos a falha no tratamento da atividade portuária como simples local de trânsito de mercadorias, onde os resultados econômicos das charqueadas repercutiram na cidade vizinha de Pelotas, contrariando as orientações de Godoi (2000)

A preocupação social, observada na cidade, conforme expectativas contrárias de Godoi (2000), nos modelos da Indústria Têxtil Reinganthiz e a Indústria de biscoitos Leal Santos, e a Refinaria de Petróleo Ipiranga.

A modernização do porto, conforme constatado por Godoi (2000) acabou por afastar da comunidade a atividade portuária, fazendo com que Rio Grande, correspondesse diretamente ao problema destacado no trabalho sobre cidades portuárias.

A visão Shumpeteriana é presente, na época promissora das indústrias pesqueiras, quando a visão clássica, fica clara e paralelamente aos benefícios ofertados pelo governo, a indústrias de pescados inseriu inovações no setor pesqueiro.

Da mesma forma, a falta de observação aos ensinamentos de Shumpeter, que instigava a constante aplicação de inovações e renovação delas nos demais setores, pode ter sido o percurso da queda da indústria pesqueira.

O avanço restrito da cidade, nos seus mais de 270 anos de vida, fica claro, a demonstrar, que Rio Grande, não apresentou avanço até a fase de pré-disposição ao arranco, mas não chegou a alcançar o arranco propriamente dito.

De acordo com as teorias Shumpeterianas, Rio Grande não se desenvolveu porque não alcançou o fluxo circular da economia, e não se verificou a propagação da tecnologia, muito menos, na visão de Rostow, a esperada marcha a maturidade não teve lugar na cidade, pois a produção não chegou a ultrapassar o crescimento populacional.

A decadência da era da pesca deixa claro que contradizendo o que alegou Souza (2004) a pesca não considerou o limite natural existente, quando o pensamento Keynesiano de curto prazo se torna latente.

Seguindo o pensamento Shumpteriano, a Refinaria de Petróleo Ipiranga se mostra como uma das mais próximas a aplicação das inovações, diversificando suas atividades a cada ameaça de risco ao produto trabalhado.

Os trabalhos sobre cidades portuárias se mostram cada vez mais próximos as atividades da cidade, que contrariando a abordagem de Amartya Sen, não possibilitou a população condições de saúde e educação eficientes para o bem estar dos Riograndinos, o que se repete na falta de preparo da cidade ao aumento da frota de veículos.

A falta de consideração dos ensaios de Amartya Sen, também é registrada nos resultados antes destacados por Cunha (2001) sobre a cidade portuária de São Sebastião, que destaca os agravos nas condições para banho do mar, que também se verifica em Rio Grande.

O prejuízo ao apoio cultural e a falta de priorização com as atividades turísticas da cidade, pode ser relacionada diretamente com a situação Rio Grandina.

Da mesma forma, Rio Grande, parece ignorar no período analisado, a oferta de oportunidades e apresenta limitações aos indicadores de saúde e educação, que com a expectativa de aumento significativo da população rio grandina, comprometerá a qualidade de vida dos cidadãos da cidade.

A falta de compromisso social, destacada por Godoi (2000), das empresas atraídas pela atividade portuária, foi apurada em investimentos que deixaram impactos sociais e ambientais da sua instalação na cidade.

Voltando aos estudiosos de cidades portuárias, como destaca Monié e Vidal (2006), as preocupações com segurança, prostituição, engarrafamento e poluição ambiental, são levantadas com frequência diante da expectativa do pólo naval, tendo em vista que já ocorreram em casos anteriores.

A boa notícia, é que muito embora diferentemente das ocorrências européias os investimentos no pólo naval atuais não se tratam exclusivamente do trânsito de mercadorias, como já aconteceu em épocas passadas.

Diante disso, se pode atestar que Rio Grande iniciou seu desenvolvimento com características claras da evolução dos portos europeus e a partir da década de 70, o pensamento Shumpteriano dominou a economia local, sobretudo a atividade pesqueira.

Porém o desenvolvimento foi limitado pela falta de renovação da tecnologia, como ensina Shumpeter, a exploração de curto prazo instigada por Keynes, e por fim, pela falta de

consideração paralela as oportunidades, capacitações, exploração turística e compromisso ambiental.

É hora de uma cidade com tantas riquezas históricas, naturais, e com o privilégio geográfico atentar as condições necessárias para atingir, junto com os benefícios financeiros de crescimentos estimados pelo pólo naval, condições de desenvolvimento sustentáveis, de longo prazo e que garantam melhor desempenho a Rio Grande.

Por fim as lições de Frasquilho (2006) nos levam a crer que a eficiência do porto em prol da cidade só será atingida se considerar além dos próprios, os interesses da sociedade.

Rio Grande, mesmo sendo uma das cidades históricas do Rio Grande do Sul, com características tão peculiares, não permitiu uma análise conclusiva para este trabalho, que apesar de se vincular ao período recente, esbarrou nas dificuldades no seu desenvolvimento de dados confiáveis e precisos sobre a atividade econômica existente no Município, no período.

Ainda cabem muitos complementos as informações aqui contidas, no histórico, dos dados sócio-econômicos, nos quantitativos desses dados com seqüência cronológica e não dados soltos no tempo com divergência de valores a cada fonte consultada, como foi verificado no decorrer desta busca.

Para isso, seria necessária uma série de trabalhos exploratórios e que exigiriam pesquisas físicas de dados sobre as empresas, emprego, ofertas de mão de obra, qualidade das escolas, vagas e aproveitamento dos recursos educacionais da cidade, em cada uma das fases econômicas aqui identificadas.

Também não se verifica na bibliografia, uma análise profunda sobre a influência do Porto nas atividades da cidade, durante todo o período destacado, assim como o aproveitamento dos recursos turísticos e ecológicos que o Balneário Cassino e a Reserva Ecológica do Taim podem proporcionar.

Rio Grande é carente de informações quantitativas e qualitativas que retrate os recursos da cidade para que se possam averiguar quais as dificuldades do município de alcançar o desenvolvimento sustentável.

7. Referências Bibliográficas

ACCORSI, Matheus Ponzoni, **Aproximação Do Institucionalismo Com Teorias Do Desenvolvimento Sócio-Econômico**, Monografia do curso de Ciências Econômicas, UFSC, Florianópolis, 2007.

AGENDA 2020, Notícias - **Governo anuncia a construção da P-63 em Rio Grande**. Em Página da WEB: <http://www.agenda2020.org.br/integra-noticia.php?id=891>, publicado em 23.12.2008

AGÊNCIA SEBRAE DE NOTÍCIAS RS – Em página da WEB: <http://sebraers.interjornal.com.br/noticia.kmf?noticia=9346670&canal=225>, 29.12.2009.

ALTIMEYER, Flávia de Lima e CORDEIRO, Oscar Décio. **Cidade do Rio Grande, 270 anos: A mais Antiga do Estado**, Caderno de História 33 – Memorial do Rio Grande do Sul, 2007.

AREND, Marcelo e CÁRIO, Sílvio A. F. **Origens e determinantes dos desequilíbrios no Rio Grande do Sul: uma análise a partir da Teoria Institucional de Douglass North**. Ensaio FEE, Porto Alegre, v.26, número especial, p. 63-95, 2005.

BADARÓ, Murilo Prado **Os ciclos econômicos e a crise atual**. Em página da web: <http://www.webartigos.com/articles/10996/1/os-ciclos-economicos-e-a-crise-atual/pagina1.html>, acesso em 10.04.09

BARCELLOS, João. **Cassino história e ambientes: a educação e a sua preservação**. Revista Eletrônica do Mestrado de Educação Ambiental – FURG, edição 04, Out/Nov/Dez/2000.

BRAGA, Paola Liziane S, ABDALLAH, Patrícia Raggi, - **Valoração contingente - estudo de caso: Estação Ecológica do Taim, RS** - Centro de Estudos em Economia e Meio Ambiente – CEEMA, FURG, Rio Grande , 2000)

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos, **Método e paixão em Celso Furtado**. São Paulo, Editora 34, 2001

CAMARA DO COMÉRCIO DE RIO GRANDE, **Rio Grande**. Em página da WEB: http://www.camaradecomercio.com.br/site/index.php?n_link=riogrande6, acesso em 12.01.2010

CAMARA MUNICIPAL DE RIO GRANDE, ata da 24ª Sessão Ordinária, da Câmara Municipal do Rio Grande, de 04/04/2007. Em página da WEB: (http://www.camara.riogrande.rs.gov.br/sistemas/atas/visualiza_ata.php?id=739), acesso em 20.07.2009

CAMARGO, Karina Retzlaff¹, BASTOS, Jorge Tiago, VIEIRA, Heitor. – **Classificação e análise de acidentes de trânsito com o intuito de identificar os principais conflitos existentes**, XIC congresso de Iniciação Científica – UFPel, 2007.

CCGL LOG TERMASA TERGRASA. **Histórico**. Em página da WEB: <http://www.termasa.com.br/internas/empresa.html>. Acesso em 22.11.2009.

CLUBE MILITAR – **Caxias o Pacificador - Pacificador do Rio Grande** – Em página da WEB: <http://www.clubemilitar.com.br/site/caxias/riogrande.htm>. Acesso em 03.01.2010)

CONTRIJUÍ – **História**. Em página da WEB: <http://www.cotrijui.coop.br:8080/historia/historia.html>. Acesso em 19.10.2009.

COSTA, Achyles Barcelos da - **O desenvolvimento econômico na visão de Joseph Schumpeter** – Caderno IHU Idéias, UNISINUS, Canoas - ano 4 - nº 47 - 2006 - 1679-0316

CROCKER, David. - **Qualidade de Vida e Desenvolvimento: o enfoque normativo de Sen e Nussbaum**. Lua Nova, Revista de Cultura e Política. CEDEC, n. 31, 1995.

CUNHA, Ícaro, - **Conflito ambiental de águas costeiras: Conflito entre porto – cidade no Canal de São Sebastião** – Revista Ambiente & Sociedade – Vol. VI nº. 2 , São Paulo, jul./dez. 2003.

BECKER, Gary S. **El capital humano**. Madrid: Alianza Universidad Textos, 1983.

FEE – Fundação de Economia e Estatística

FIANI, Ronaldo, **Crescimento econômico e liberdades: a economia política de Douglas North** - Economia e Sociedade, Campinas, v. 11, n. 1 (18), p. 45-62, jan./jun. 2002

FINCO, M.; ABDALLAH, P. **Análise econômica da atividade pesqueira no município de Rio Grande**. Recife, Anais do XXXIX Congresso da Sociedade Brasileira de Economia e Sociologia Rural, 2001.

FURG, Rio Grande, antiga e Bela – Em página da WEB: <http://www.furg.br/rgrande/> , acesso em 15.08.2009

FURTADO, Celso **Desenvolvimento e Subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1961

FURTADO, Celso – **Formação econômica do Brasil** – São Paulo, Companhia de Letras, 2007.

FURTADO, Celso - **Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1967.

FRASQUILHO, Manuel – **O porto como fator de desenvolvimento** - 10º conferência internacional de cidades e portos, Sidney, 2006.

GALA, Paulo. **A teoria institucional de Douglass North**. Revista de Economia Política, São Paulo, v.23 (90), p.89-105, abr./jun. 2003.

GODOY, Amália Maria Golberg. - **Reestruturação produtiva do mercado de trabalho em Paranaguá.** Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n. 99, p. 5-25, jul./dez. 2000.

GOMES, Norma, KRAUSE, Lígia – **Lista preliminar de Répteis da Estação Ecológica do Taim – Rio Grande do Sul** – Revista Brasileira de Zootecnia, São Paulo, 1982

GILBERT, Roy – **Celso Furtado: Economia** – São Paulo, Atica, 1983.

GUIMARÃES, Juarez – **A trajetória intelectual de Celso Furtado** – Em Página da WEB: http://200.169.97.236:81/livros/Celso_Furtado_e_o_Brasil.pdf#page=19, acesso em 13.02.2010, as 01:26h. (publicação 2000/2001)

HERCULANO, Selene C. – **A qualidade de vida e seus indicadores**, Eduff, Niterói, 2000.

IBAMA, em publicações do Anuário Estatístico do Brasil, 2000

IBAMA, **Unidade de Conservação Federal – Unidade Estação Ecológica do Taim.** Em página da WEB: <http://www.ibama.gov.br/siucweb/mostraUc.php?seqUc=64>. Acesso em 20.11.2009

INFOESCOLA – **Guerra dos Farrapos.** Conteúdo de história, disponível na Página da WEB: <http://www.infoescola.com/historia/guerra-dos-farrapos>, acesso em 03.01.2010.

INSTITUTO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE, Acesso em 2009

JORNAL AGORA, **Rio Grande entre as cidades contempladas pelo PAC Cidades Históricas** Edição de 22.10.2009

KANG, Thomas H. - **Qual o conceito de desenvolvimento? - parte 2**, Em Página da WEB: Em http://oikomania.blogspot.com/2009/01/qual-o-conceito-de-desenvolvimento_26.html, 2009

KIRSCHNER, A. M. **Ipiranga: Pioneirismo e continuidade** - Anais do III Congresso Brasileiro de História Econômica e 4ª Conferência Internacional de História de Empresas, Curitiba, 1999

LOUZADA, Cláudia F.A. e NIENCHESKI, Luiz Felipe. **Histórico e aspectos ambientais do desenvolvimento do balneário cassino, rs até o ano de 2001**. Caderno de Ecologia Aquática, ISS 1980 -0223 – Volume 2 – Número 2 – FURG, 2007.

MARTINS, César A. A. - **No trabalho dos pescadores artesanais a lagoa dos patos vive e dá vida, REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES** Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. VI, núm. 119 (47), 1 de agosto de 2002.

MARTINS, Denise - **Ipiranga: a trajetória de uma refinaria em Rio Grande (RS) - Rumo à consolidação de um grupo empresarial (1930-1967)** – Dissertação de Pós-Graduação em Filosofia e ciências Humanas, PUCRS, Porto Alegre, 2008.

MARTINS, Solismar Fraga - **Friches industrielles no extremo sul do Brasil: Uma análise sobre o caso da cidade do Rio Grande/RS**, IX Coloquio Internacional de Geocrítica, UFRGS, Porto Alegre, 2007.

MARTINS, Solismar Fraga. AFECHE, P. M. . **Indústria e Urbanidade: a constituição espacial do Rio Grande durante a industrialização dispersa (1874/1930)**. Anais do Seminário Internacional de Estudos Históricos, Rio Grande, v. u, p. 129-144, 2004.

MELLO, Paulo, **Indústria do Pescado**. Jornal do Mercado, em página da web: http://www.jornaldomercadopoa.com.br/index.php?view=article&id=101%3Aindustria-do-pescado&option=com_content&Itemid=79, acesso em 14.09.2009.

MONIÉ, Frédéric e VIDAL, Sônia Maria do S. C. – **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**, RAP Rio de Janeiro 40(6):975-95, Nov./Dez. 2006

NEMA – Núcleo de Educação e Monitoramento Ambiental, **Praia do Cassino**. Em página da WEB: <http://www.octopus.furg.br/NEMA/>. Acesso em: 18.03.2008.

__ **Notas sobre a história econômica do Rio Grande do Sul** - Resenhas e artigos do Memorial do Rio Grande do Sul - TRT4, Em página da Web: <http://iframe.trt4.jus.br/portalt4/htm/memorial/index.htm>), 2005.

OBSERVATÓRIO SOCIAL. **Mapa de empresa Norsk Hidro no Brasil**: Adubos Trevo, Acro Alumínios e Alunorte. Florianópolis: Instituto Observatório Social, janeiro de 2003.

OLIVEIRA, Gilson Batista de, **Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento** Rev. FAE, Curitiba, v.5, n.2, p.45-48, maio/ago. 2002

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE - OPAS, **Leitos por habitante e médicos por habitantes**. Atualizado em março de 2003.

PIMENTA, Rosângela, **Brasil, a república consolidada**. Em página da WEB: <http://www.brasilrepublica.com/riograndedosul.htm>, última atualização em: agosto de 2007. Acesso em: 30.09.2009.

PIRES, Hidenburgo F. – **Teorias das longas ondas e ciclos da Indústria Mundial**. Em: <HTTP://www.cibergeo.org/dgeon/ciclos.htm>, acesso em 10.03.2009.

PORTO DO RIO GRANDE – **Plano de zoneamento portuário**. Em página da Web: http://www.portoriogrande.com.br/pt/instalacoes/zoneamento_porto.pdf, Acesso em 12.04.2009.

PORTO DO RIO GRANDE – **Apresentação de Cais Acostáveis** Em página da Web: <http://www.portoriogrande.com.br/>. Acesso em 12.04.2009.

ProEA-PRG - Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande - RS – **Os molhes do cassino** – Mensagem recebida no Ambiente virtual e colaborativo para troca de experiências entre os integrantes do ProEA-PRG, [On-line], Disponível na internet, postado por Cláudio, em 12.11.2008

RAIS MIGRA, Acesso em 2009, através de cadastro pessoal.

RANSOLIN, Antônio Francisco – **O porto de Rio Grande** - Notas sobre a história econômica do Rio Grande do Sul - resenhas e artigos do Memorial do Rio Grande do sul - TRT4, em página da Web: <http://iframe.trt4.jus.br/portaltrt/htm/memorial/index.htm>. Acesso em 15.07.2009.

RANGEL, Ignácio – **A história da dualidade brasileira** – Revista de Economia política, vol. 01, número 04, outubro/dezembro de 1981.

REVISTA ECOTURISMO, **Estação Ecológica do Taim** – Em página da WEB: <http://revistaecoturismo.com.br/turismo-sustentabilidade/estacao-ecologica-do-taim/>, Notícias da categoria de Turismo, de 18.12.2009

ROBAINA, Juli Moraes Adroaldo Dias Robaina, GARCIA, Sandra Maria, SANTOS, Alessandro Herbert de Oliveira, DILL, Paulo Roberto Jaques, ATAIDES, Paulo Roberto Vasques de Ataiades, BOLZAN, Fabrina - **Zoneamento ambiental dos banhados da Estação Ecológica do Taim, RS** - Cienc. Rural vol.33 no.1 Santa Maria Feb. 2003

ROSTOW, W.W. – **Etapas do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1961

RUTTAN, Vernon W, HAYAMY, Yujiro. – **Desenvolvimento agrícola – Teoria e experiências internacionais**. Brasília, DF: Embrapa.

SANDRONI, Paulo, org. **Novo dicionário de economia**. 4. ed. São Paulo: Best Seller, 1994.

SCHMITT, L.- **Um estudo sobre a capacidade tecnológica da indústria pesqueira do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Escola de Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1998. (Dissertação em Administração).

SCHULTZ, Theodore William. **O capital humano: investimentos em educação e pesquisa**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

SEASSARO, Loredana - **O sistema portuário italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade**. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs.). Cidades e portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SERVO, Luciana M. S., FURTADO, Paulo, AMORIM, Brunu M.F., RIBEIRO, Eduardo Pontual, SOUZA, André, - **Base de dados: Apresentação e opções Metodológicas** – Capítulo 2, de **Criação, Destruição e Realocação de Empregos no Brasil**, Brasília: IPEA, 2006

SHUMPETER, Joseph A.. – **A teorias do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Editora Nova cultural, 1988

SILVA, Neusa Regina Janke da - **Entre os valores do patrão e os da nação como fica o operário (O Frigorífico Anglo em Pelotas: 1940-1970)**. Dissertação Mestrado de História do Brasil. Porto Alegre: PUC, ago/99.

SOLER, Antônio C. P, LIONARDI, Aline, ANACON, Celine, GIACOBBO, Guilherme,

SOUZA, M. **Política e evolução da atividade pesqueira no Rio Grande do Sul: 1960 a 1997**. Porto Alegre, Programa de Pós-Graduação em Economia Rural, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2001. (Dissertação em Economia Rural).

SOUZA, M. **Formação, desenvolvimento e realidade da atividade pesqueira artesanal no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, Anais do 2º Encontro de Economia, 2004.

SOUZA, Marco Aurélio Alves de ; PIT, Casio . **Produção, emprego e valor da produção da atividade pesqueira industrial no Rio Grande do Sul**. Em: 4º Encontro de Economia Gaúcha, 2008, Porto Alegre.

SUDEPE, **Diagnóstico do Setor Pesqueiro do Rio Grande do Sul**, Rio Grande, SUDEPE, 1988.

TELLES, José, FERNANDES, Lucas, LOPES, Lucas – **Notas preliminares sobre a lei orgânica municipal e a eficácia das Leis Ambientais Locais em Rio Grande – RS.**, JURIS, Rio Grande, 12: 53-69, 2006-2007.

THWEATT, William O. **Teorias do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Zahar, 1971.

TIER, Michele, FLORES, Maria Cristina, SANTOS, Silvana Sidney Costa, BAISCH, Ana Luiza, CESTARI, Maria Elizabeth, **Política de saúde do Idoso: Iniciativas identificadas no Município de Rio Grande-RS**, Paraná, 2006.

TORQUATO PONTES PESCADO S/A – **Histórico**. Em página da WEB: <http://www.torquatopescados.com.br/tp1.html>, última revisão 08.2005, acesso em 20.11.2009

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO GRANDE DO SUL – Consulta ao Processo: 70015893985. Em página da WEB: <http://www1.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc>, acesso em 20.11.2009

UNICAMP - **Petrobras inicia licitação para construção da Plataforma P-53**, Boletim 43, Faculdade de Engenharia de Petróleo, São Paulo. Em página da Web: http://www.dep.fem.unicamp.br/boletim/BE43/nov_30_1.htm. Acesso em: 18.10.2009

VASCONCELOS, Marco Antonio; GARCIA, Manuel Enriquez. - **Fundamentos de economia**. São Paulo, Saraiva, 1998

VIDAL, Leandro Moraes, FERREIRA, Lucas dos Santos – **A infra-estrutura portuária catarinense no século XX** – Udesc, 2008

ZERO HORA, **Origens Do Rio Grande** – Fascículo especial de 04.12.1996, Editado por Roberto Cohen em 20/11/2003. Em página da WEB: <http://www.paginadogaicho.com.br/hist/rg.htm>, acesso em: 20.11.2009.

ZERO HORA, **Inaugurada a Mega Plataforma P-53** – Edição número 15730, de 18.09.2008.

ZIEBELL, Carmem, **ZPE precisa retomar pedido de alfandeamento**. Rio Grande, Jornal Agora, Edição 9543, 29.01.2010