

Cidade de Rio Grande: implementação do polo naval e reorganização do espaço geográfico

Rogério Faé (PPGA/EA/UFRGS) - rogerio.fae@ufrgs.br

Resumo:

Este texto tem como objetivo compreender o processo socioeconômico que está ocorrendo na cidade de Rio Grande/RS. O município tem sido historicamente caracterizado, e periodicamente reorganizado, por ciclos econômicos provocados por investimentos financeiros exógenos que identificam e buscam utilizar o potencial econômico do espaço geográfico do município. Estes investimentos, por um lado, promovem o crescimento econômico na primeira parte do ciclo, mas incerteza quando o interesse dos investidores diminui; por outro, provoca periódica reorganização da vida cotidiana da cidade (Martins & Pimenta, 2012). O processo de organizar se assemelha ao conceito de 'teia da vida' como proposto por Harvey (2006), ou seja, um sistema socioecológico que é originalmente formado em consequência dos aspectos materiais do espaço geográfico. Entretanto, em uma relação dialética, os modos nos quais a vida comum é articulada reforça ou provoca mudanças no contexto previamente experimentado. A metodologia utilizada foi o materialismo geográfico histórico (Harvey, 2006). Ao final, se considera que se o processo em pauta provoca a reorganização do espaço geográfico, os caminhos que a cidade irá percorrer dependem das escolhas e do poder de influenciar decisões dos vários atores envolvidos, nas várias escalas.

Palavras-chave: *Desenvolvimento Desigual, Harvey, Rio Grande*

Área temática: *GT-02 O Lugar do Espaço nos Estudos Organizacionais: Espacialidades, Materialidades, Territorialidades*

1. Introdução

Este texto tem como objetivo compreender o processo socioeconômico que está ocorrendo na cidade de Rio Grande/RS. O município tem sido historicamente caracterizado, e periodicamente reorganizado, por ciclos econômicos provocados por investimentos financeiros exógenos que identificam e buscam utilizar o potencial econômico do espaço geográfico do município. Estes investimentos, por um lado, promovem o crescimento econômico na primeira parte do ciclo, mas incerteza quando o interesse dos investidores diminui; por outro, provoca periódica reorganização da vida cotidiana da cidade (Martins & Pimenta, 2012).

Neste aspecto o processo de organizar se assemelha ao conceito de 'teia da vida' como proposto por Harvey (2006), ou seja, um sistema socioecológico que é originalmente formado em consequência dos aspectos materiais do espaço geográfico. Entretanto, em uma relação dialética, os modos nos quais a vida comum é articulada na 'teia da vida' reforça ou provoca mudanças no contexto previamente experimentado (Harvey, 2006).

A metodologia utilizada será o materialismo geográfico histórico (Harvey, 2006). Harvey (2005; 2006) argumenta que em qualquer processo de criação existem contradições e continuidades, destruição e recriação como partes do processo de organizar o espaço geográfico. Espaço é um conceito relacional que resulta das atividades capitalistas com as quais todos estamos em contato, através das características do lugar: cultura, história, ambiente, etc.

Assim entendido, é necessário frisar que a cidade de Rio Grande está enfrentando as consequências da queda do último ciclo econômico que teve seu início em 2005, quando a cidade (em razão de suas características geográficas e por uma decisão governamental de descentralizar o crescimento) foi escolhida para receber a instalação de empresas vinculadas à construção naval (Santos, 2015; Klein, 2012). Tais indústrias estão primordialmente direcionadas à construção de navios e plataformas que propiciassem o aumento da capacidade nacional de extração de petróleo e, principalmente, da Petrobrás (SINAVAL, 2010).

Após a decisão governamental, em escala nacional, de implementar o polo naval de Rio Grande, a cidade passou por um rápido crescimento no período entre 2005 e 2013, com aumento dos indicadores econômicos e com um processo de migração no qual milhares de trabalhadores de diversas regiões do país se transferiram para Rio Grande em busca de melhores oportunidades de trabalho (Jornal dia dia, 2015).

Entretanto, desde 2013 o polo naval de Rio Grande começou a diminuir sua atividade produtiva em consequência da entrega das plataformas encomendadas e da incerteza em relação à produção de novas unidades na cidade. Incerteza que foi gerada pela queda dos preços das commodities no mercado global e, complementarmente, pelas investigações realizadas pela Polícia Federal que envolveu as empresas localizadas no polo naval da cidade. O agravamento da situação econômica e as limitações contratuais provocadas pelas investigações policiais levou a uma situação de dúvida sobre a própria manutenção das indústrias navais na cidade (Business Anti-Corrupção Portal, 2015; Index Mundi, 2015; Jornal Dia Dia, 2015)

Em contraponto, os sindicatos de trabalhadores e movimentos sociais vem provocando manifestações e greves na cidade em luta contra a interrupção dos investimentos governamentais e privados na cidade. Estas mobilizações sociopolíticas ao encontrarem eco em âmbito político-governamental estão causando alterações em decisões anteriores, provocando manutenção de projetos previstos e, conseqüentemente, de milhares de postos de trabalho. No entanto, a permanência dos investimentos na cidade não está totalmente definida (Gasparetto, 2015).

O processo em pauta tem, por um lado, provocado a reorganização do espaço geográfico da cidade nas esferas econômica e sociopolítica mostrando, por outro, que os

caminhos que a cidade irá percorrer dependem das escolhas e do poder de influenciar decisões dos vários atores nas várias escalas.

Assim, ao tentar compreender o processo organizacional que está ocorrendo na cidade de Rio Grande, este texto está estruturado de forma a, primeiro, apresentar as principais características históricas da cidade enfatizando um determinado padrão cíclico; a entender a importância do fomento governamental, via Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), para a implementação do polo naval em Rio Grande; apresentar o conceito de desenvolvimento desigual segundo Harvey (2005), assim como realizar aproximações com a construção teórica de Marini (2000) e, mais especificamente, com o conceito de dependência. Por fim, a análise do processo organizacional vivido na cidade de Rio Grande atualmente e as considerações finais.

2. A Cidade de Rio Grande

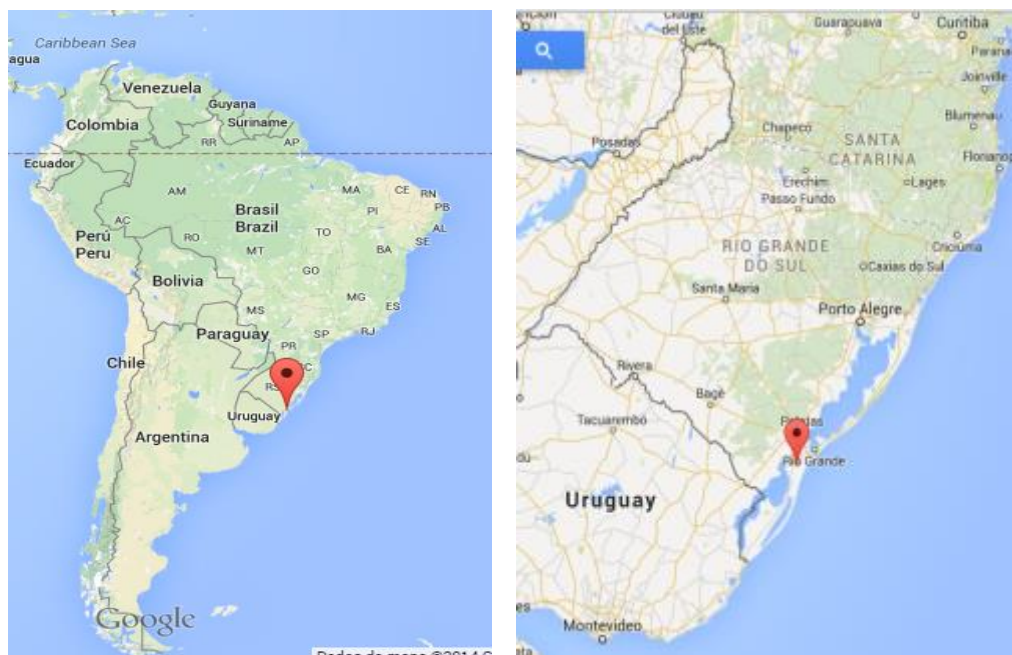
O município de Rio Grande faz parte da chamada ‘metade sul’ do Estado do Rio Grande do Sul, que ocupa mais da metade do território do Estado (54%), possui 25% da população e 18% do PIB gaúchos. Entre seus maiores e principais municípios estão, além de Rio Grande: Pelotas, Santa Maria, Bagé e Sant’ana do Livramento (IBGE, 2015).

A metade sul apresenta uma situação peculiar em relação ao Estado, pois as características produtivas se diferenciam das demais regiões. No decorrer da evolução histórica, apesar da industrialização centralizada em Rio Grande e Sant’ana do Livramento e desencadeada no período entre guerras, a estrutura socioeconômica delineou-se predominantemente através da pecuária e posteriormente da agricultura (AREND e CÁRIO, 2005).

A cidade do Rio Grande é a mais antiga do Estado do Rio Grande do Sul, tendo sido fundada em 1737 como uma fortificação portuguesa. O nome dado à época de “Vila de Rio Grande do São Pedro” teve origem na percepção de seus fundadores de que um grande rio – mais tarde se descobriu tratar-se da Lagoa dos Patos – ali desembocava no Oceano Atlântico.

A figura 1 mostra a localização geográfica da cidade:

Figura 1 – Localização da cidade do Rio Grande



Fonte: Google Maps (2014).

No período que se seguiu a sua fundação, a vila serviu de passagem às embarcações que faziam o trajeto entre o centro do Brasil e a Colônia de Sacramento. Pela sua posição estratégica tornou-se um espaço geográfico disputado entre espanhóis e portugueses que tinham por finalidade o controle da Colônia do Sacramento – estrategicamente localizada em frente à Buenos Aires. Mais tarde, a vila de Rio Grande se tornou a capital da então Capitania do Rio Grande do São Pedro. Entretanto, o espaço geográfico no qual se localiza a cidade de Rio Grande pertenceu aos Espanhóis no período entre 1763 a 1776, o que provocou a transferência da capital da província de Rio Grande para Viamão (MARTINS e PIMENTA, 2004).

Em um período posterior, com o enriquecimento dos criadores de gado da campanha – com a introdução das charqueadas –, a Vila do Rio Grande ganhou *status* de cidade em 1835 e voltou a se tornar a capital do Estado na eclosão da Revolução Farroupilha, já que possuía o único porto marítimo do Rio Grande do Sul. Naquele período houve expansão do comércio ligado à importação e exportação, de forma que a cidade cresceu de maneira contínua criando as possibilidades para o processo de industrialização que perdurou até a década de 1960 (COPSTEIN, 1975).

Para Martins e Pimenta (1974), a primeira fase de industrialização da cidade (1874-1910) – e do Estado do Rio Grande do Sul – teve início com a fundação da fábrica de tecidos Rheingantz e, posteriormente, com a implantação de novas indústrias têxteis, de cordoarias, fabricas de calçados, fabricação de alimentos em conserva, biscoitos, charutos e moinhos de farinha. Processo que foi acompanhado por uma expansão urbana e pela consequente ampliação dos do sistema viário e aumento da oferta de serviços públicos e privados.

Cabe salientar que a industrialização gaúcha, em seu início, se localizou entre as cidades de Rio Grande e Pelotas, já que as indústrias, assim como a produção de charque da região, visavam mercados mais amplos existentes no centro do país e no exterior. Razão pela qual a proximidade com o porto de Rio Grande tornava-se uma condição vantajosa, senão indispensável. Como consequência do crescimento, assim como sob a influência de imigrantes de diversas origens, a cidade do Rio Grande gradativamente ganhou ares cosmopolitas.

O primeiro período industrial ocorrido em Rio Grande representou a formação de uma elite econômica e social para a cidade. Essa elite foi capaz de construir clubes, teatros, prédios suntuosos, assim como abrigar eventos culturais importantes de expressão nacional. Concomitantemente, um operariado miserável coabitava a zona urbana, inicialmente em cortiços (MARTINS e PIMENTA, 2004, p. 89).

O período de 1910 a 1930 ofereceu novas possibilidades ao processo de crescimento, ao iniciar com a construção de um novo porto na cidade que facilitou a passagem de navios entre o Oceano Atlântico e a Lagoa dos Patos, assim como pela construção de usinas elétricas para abastecer o porto e parte da cidade. Para estas obras foram contratados técnicos europeus e norte-americanos (MARTINS e PIMENTA, 2004; COSTA, 1922).

Neste mesmo período, em resposta à decadência das charqueadas, teve início o processo de industrialização da carne no Rio Grande do Sul. Processo que inicialmente deveria ser implementado com capital dos próprios criadores; entretanto, o governo estadual permitiu a entrada de capital estrangeiro com o objetivo de modernizar tecnologicamente a produção pecuária (PESAVENTO, 1990). Fato que facilitou a implantação de frigoríficos estrangeiros no Rio Grande do Sul, como as indústrias Wilson e Armour em Sant’ana do Livramento e Swift em Rio Grande.

Com a situação global vivida naquele período – principalmente com o início da 1ª guerra em 1915 – o frigorífico Swift, de capital norte-americano, logo expandiu suas atividades e se constituiu importante ator econômico, chegando a ter 1500 funcionários com sua produção destinada à exportação. Além do frigorífico, novas indústrias alimentícias foram instaladas na cidade de Rio Grande, entre elas de pescados.

Em termos de infraestrutura, em 1915, a iluminação a gás passou a ser substituída pela luz elétrica, o transporte público passou a ser realizado através de bondes elétricos; e na década de 1920 surge a primeira linha postal aérea e a primeira linha aérea comercial do Brasil, que ligava Rio Grande a Porto Alegre – esta última, naquele período, já era a capital do Estado (MARTINS e PIMENTA, 2004).

Na década de 1930 inicia em escala nacional a Era Vargas, na qual o país começa a buscar uma forma de desenvolvimento industrial própria, com estímulo ao processo de substituição de importações. Processo no qual o parque fabril de São Paulo tomou a dianteira (CANO, 1985). Entretanto, a industrialização de Rio Grande ganhou sobrevida com a grande depressão de 1929 e com a Segunda Guerra, que provocou a manutenção de altos níveis de demanda externa, apesar da redução de seu mercado consumidor interno.

Na segunda metade da década de 1930 foi instalada, na cidade de Rio Grande, a refinaria de petróleo Ipiranga em resultado de uma das poucas transposições do capital agrário para o industrial na região, resultado da associação de capitais dos fazendeiros da cidade de Uruguiana, do Uruguai e da Argentina (PESAVENTO, 1985).

A indústria pesqueira também se fortaleceu durante o período, em resultado de financiamentos proporcionados pelo Governo Nacional que auxiliaram a consolidar o setor de pescados de forma pioneira no País. Na segunda metade do século XX, período em que as indústrias têxteis e frigoríficos enfrentaram dificuldades e encerraram as principais atividades na cidade, o setor pesqueiro e empresas de conservas alimentícias tornaram-se a base do dinamismo industrial (MARINS e PIMENTA, 2004).

No que tange às indústrias têxteis, frigoríficos e outras de grande porte, ao enfrentarem problemas e encerrarem muitas das linhas de produção, precipitaram a crise local com a diminuição de, aproximadamente, 7 mil vagas de trabalho em uma população total de 82 mil habitantes. O que afetou sensivelmente a dinâmica municipal.

As décadas de 1950 e 1960 são emblemáticas da decadência fabril e da forte expansão urbana verificada através de toda ordem de loteamentos. Na década de 1950, ocorreu uma proliferação de novos loteamentos, em que qualquer hectare de terra, ou menos, era transformado em lotes urbanos prontos para comercialização. [...] A partir desses loteamentos surgiu um novo fenômeno urbano denominado de vilas que, em duas décadas (1950 e 1960), ofereceu nada menos do que 17.246 lotes urbanos. (SALVATORI, 1989, p.45)

Cabe destacar que o sentido atribuído à vila, pelo autor acima, não se traduz em um povoado no qual tiveram início várias cidades, entre elas Rio Grande; mas um sentido de bairro pobre com infraestrutura deficitária, com pouco ou nenhum planejamento em relação ao adensamento demográfico e, normalmente, em áreas longínquas da região central da cidade.

Situação que se estendeu sem alterações significativas até a década de 1970, quando ocorre o início da construção do Superporto e da instalação do distrito industrial destinado à instalação de indústrias e prestadoras de serviços portuários. O distrito industrial é administrado pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul e, em resultado do estímulo ao investimento privado, é onde se estabeleceram empresas de setores como metalurgia, fertilizantes, serviços, alimentos, madeiras, energia e química (RIO GRANDE DO SUL, 2013).

O Superporto, na primeira década do século XXI, foi alvo de nova expansão portuária que almejava melhorar o aproveitamento do espaço ocioso, reaver espaços físicos que foram ocupados com o objetivo de construir moradias de maneira informal e ilegal ao longo dos anos, assim como expandir a área ocupada, com a finalidade de instalar novos terminais portuários e empresas (CARDOSO, 2012).

3. O PAC e o Polo Naval de Rio Grande

Visando o incentivo ao crescimento econômico em escala nacional, o diagnóstico feito pelo governo federal identificou pontos de estrangulamento: infraestrutura insuficiente (principalmente em termos de transporte e energia) e baixo nível de crédito e financiamento aos investimentos (BRASIL, 2012).

Objetivando a redução das dificuldades observadas, segundo o Ministério das Cidades (2011), os investimentos do PAC possuíam três focos: (1) logística, com a ampliação de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias; (2) energia, que implica melhoria na produção e fornecimento de energia elétrica, petróleo, gás e combustíveis renováveis; (3) área social e urbana, que envolve melhoria nas condições de vida para a população.

A definição dos objetivos citados, aliada a um contexto no qual foi descoberta grande quantidade de petróleo em águas profundas (Pré-Sal), gerou demanda em termos de maior quantidade de bases e embarcações de apoio para extração e transporte do petróleo. Razão pela qual o governo federal decidiu incentivar o fortalecimento da indústria naval no Brasil (SINAVAL, 2010).

A importância econômica do Porto do Rio Grande, sua posição estratégica e a opção do Governo Federal de descentralizar o crescimento possibilitaram sua inclusão em programas do governo nacional – Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e na recuperação da indústria naval – provocando, assim, uma nova alteração estrutural na cidade no início do século XXI (BRASIL, 2012; SINAVAL, 2010; ROUSSEFF, 2011).

Assim, cabe destacar que os investimentos que foram previstos para o polo naval de Rio Grande estiveram vinculados a um conjunto de medidas que almejavam elevar as taxas e descentralizar o crescimento econômico do país, e foram operacionalizadas por meio de parcerias com instituições privadas. Postura que reforça uma estratégia governamental que busca fomentar o investimento privado (ROUSSEFF, 2011).

Em relação à cidade de Rio Grande, no período que iniciou com a decisão por parte do governo federal de implantar um polo naval – o que ocorreu em 2005 –, foram percebidas alterações na geração de emprego e renda, com o aumento significativo dos postos de trabalho (BRASIL, 2015). O quadro 1 mostra a variação no número de empregos na cidade de Rio Grande no período entre 2007 e 2015:

Quadro 1 - Admissões e Demissões em Rio Grande

Ano	Admissões	Desligamentos	Varição Absoluta
2007	11.942	10.455	1.487
2008	13.566	12.693	873
2009	12.852	12.213	639
2010	16.689	14.380	2.309
2011	20.360	17.408	2.952
2012	31.572	24.830	6.742
2013	41.773	41.290	483
2014	33.172	32.271	901
2015	10.408	11.722	-1.314

Fonte: Brasil (2015b)

Os anos de 2010, 2011 e 2012 foram os que apresentaram as maiores variações absolutas do período. Embora o número de empregos gerados tenha aumentado substancialmente nesse período, os desligamentos cresceram em proporções semelhantes, ambos provavelmente impulsionados pela constante movimentação e troca de empregos características da forma de trabalho predominante na indústria naval. Na série observada, o

único ano a apresentar uma variação absoluta negativa foi o ano de 2015, evidenciando os efeitos da crise na cidade de Rio Grande (que será examinada adiante).

Entretanto, como salientado por Carvalho, Carvalho e Domingues (2013), o que se percebe em termos de estratégia de desenvolvimento para a cidade é, de forma a reproduzir o padrão histórico da cidade, buscar formas de crescimento que possuem sua dinâmica delimitada de maneira exógena. Por consequência, a cidade de Rio Grande foi historicamente sendo remodelada em consequência dos investimentos econômicos vinculados às atividades favorecidas pela existência do Porto.

De forma articulada ao processo histórico, o polo naval do Rio Grande emerge como resultado de uma estratégia nacional de desenvolvimento que possui como um de seus objetivos a descentralização do crescimento, razão pela qual o investimento governamental feito na cidade atraiu grandes empresas interessadas na atividade petrolífera do Brasil (SINAVAL, 2010).

4. Harvey e o desenvolvimento desigual

Teoricamente, o processo histórico da cidade de Rio Grande pode ser entendido sob a luz do conceito de desenvolvimento desigual como proposto por Harvey (2006). Entretanto, para compreender a construção teórica erigida por Harvey é necessário, antes, minimamente introduzir o conceito de imperialismo. Este conceito formulado por Hobson (1905) e, posteriormente, reinterpretado por Luxemburgo (1913) foca na coerção econômica durante períodos de crises capitalistas associada com a internalização e exploração de novos espaços geoeconômicos. O conceito ao ser atualizado por Harvey (2005) irá definir neoimperialismo como um processo relacional entre espaços geográficos caracterizado pela crescente acumulação baseada na expropriação.

Harvey (2005) argumentou que, no contexto global atual, não há mais novos espaços a serem conquistados pelo empreendimento capitalista. Por consequência, o neoimperialismo já não é um simples processo colonial que busca anexar novas terras com foco na exploração dos recursos naturais e/ou incorporação ao mercado capitalista. Assim, a possibilidade de expansão capitalista depende da concordância das pessoas que vivem no espaço geográfico a ser tornado parte do mercado global. O que ganha ênfase é a articulação entre acumulação por expropriação e as características da acumulação de capital no espaço e tempo.

O autor argumentou que o desenvolvimento geográfico desigual reflete as diferentes maneiras pelas quais diferentes grupos sociais articulam seus modos de socialização na 'teia da vida'. Teia da vida é entendida como um processo de organizar, ou seja, um sistema socioecológico que é originalmente formado em consequência dos aspectos materiais do espaço geográfico. Entretanto, em uma relação dialética, os modos nos quais a vida comum é articulada na 'teia da vida' reforça ou provoca mudanças no contexto previamente experimentado (Harvey, 2006).

Neste ponto é necessário destacar a relação entre processo econômico, ambiente e trabalho como partes da 'teia da vida'. No sistema capitalista global estes fatores interligados são definidos como aspectos que permitem a intensificação do desenvolvimento geográfico desigual combinado com sistemas de superexploração (Harvey, 2005; 2006). Neste ponto o conceito de dependência como defendido por Marini (2000) mostra-se bastante útil para analisar o processo que está ocorrendo na cidade de Rio Grande.

Os países da América Latina vêm historicamente assumindo um papel agroexportador e, posteriormente, os parques industriais ali construídos seguiram os padrões e estratégias advindas dos países previamente industrializados. Parques fabris que têm se caracterizado como complementares àqueles existentes nos países desenvolvidos e/ou como

suporte às atividades agrícolas ou extrativas que, em grande parte, estão vinculadas às demandas externas (Marini, 2000; Osório, 2013).

Daí se depreende as razões pelas quais os parques industriais Latino-Americanos são caracterizados pela importação de equipamentos, tecnologia e conhecimentos dos países desenvolvidos. Situação que reforça a dependência das economias da América Latina tanto como importadoras de produtos de alta tecnologia, quanto de exportadores de matérias primas e de capital para pagamento da assistência técnica ou *royalties* aos países desenvolvidos (Marini, 2000).

Importante destacar que, para Marini (2000, p. 141), dependência se caracteriza como uma “relação de subordinação entre nações formalmente independentes, na qual as relações de produção das nações subordinadas são alteradas ou recriadas para assegurar a reprodução expandida da dependência”. Assim, O desenvolvimento Latino-Americano caracteriza-se como um processo contraditório, no qual as mudanças qualitativas nos países desenvolvidos são suportadas pela progressiva exploração do trabalho nos países dependentes.

Este processo é articulado pelos interesses financeiros em escala global através da concordância dos atores nas várias escalas. Enquanto investidores em escala global tentam assegurar os melhores lucros possíveis, investidores locais tentam se associar a eles de forma a assegurar sua participação nos ganhos, governos tentam transformar seus espaços geográficos em ‘bons ambientes econômicos’ aos investidores, e trabalhadores buscam se integrar ao sistema tendo na força de trabalho uma mercadoria a ser vendida como meio para assegurar sua sobrevivência no contexto (Harvey, 2006).

Na lógica predominante em escala global esta organização, ou teia da vida, não mostra alternativa. Entretanto, a forma como o sistema como um todo opera não é normalmente criticada. Assim, para entender o sistema como um todo são necessárias novas lentes que não estejam focadas apenas em soluções de curto prazo.

5. A cidade de Rio Grande e o Mercado Global

É necessário relembrar, neste ponto, a forma de inserção do país no mercado global. O Brasil (de forma similar aos países da América Latina) tem sua atividade econômica definida a partir de diretrizes que garantam a articulação em escala internacional e ocupa predominantemente uma função de exportador de *commodities* que são trocadas por produtos com maior valor agregado dos países industrializados. Neste sentido, Marini (2000) afirmou que mesmo o processo de industrialização que ocorre em países dependentes é em parte direcionado para dar suporte à produção primária e/ou se caracteriza como complementar ao parque fabril externo.

Assim como, o processo de crescimento em países dependentes (ou no sistema capitalista como um todo) não se caracteriza como linear, mas cíclico e articulado aos interesses econômicos em escala global (Harvey, 2006). Neste contexto, a cidade de Rio Grande tem enfrentado muitas dificuldades ao longo do tempo, tanto em momentos de crescimento quanto em momentos de queda do ciclo econômico. No primeiro caso através da necessária criação de um “bom ambiente econômico” para atrair investimentos; no segundo, para enfrentar as consequências do ciclo de queda econômica (Copstein, 1975; Pesavento, 1985).

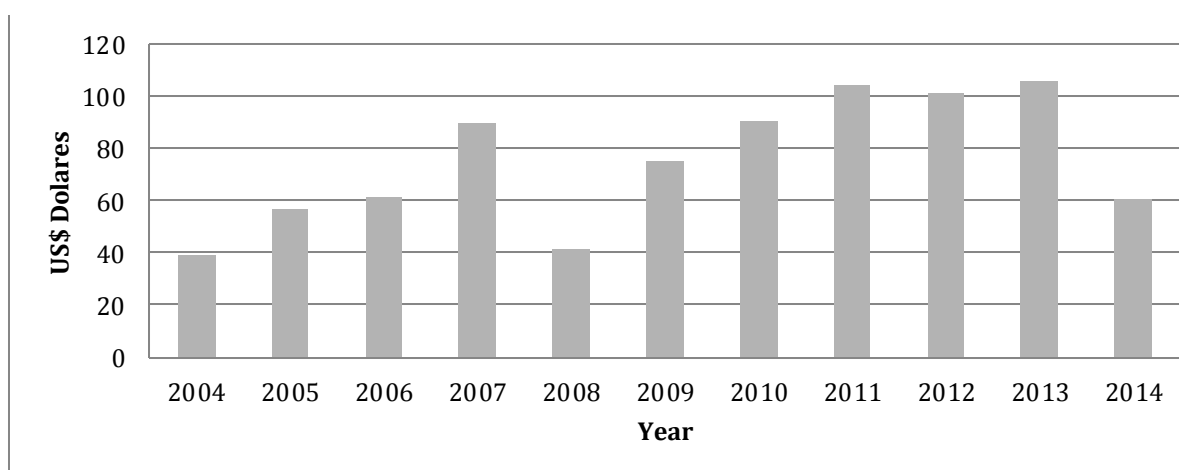
Neste ponto, é necessário destacar que a cidade de Rio Grande está enfrentando as consequências da queda do último ciclo econômico (Santos, 2015). O último ciclo econômico iniciou quando o município foi escolhido para receber investimentos econômicos de grande porte pelo Governo Brasileiro. A partir da decisão governamental a cidade de Rio Grande passou – a partir de 2005 – a receber a instalação de estaleiros para a construção de navios e

plataformas para a extração e transporte de petróleo (Klein, 2012). O primeiro estaleiro a se instalar na cidade foi o QGI (formada pela associação entre Queiroz Galvão e Iesa) e depois vieram a EBR e Ecovix (Correio Braziliense, 2015).

Naquele momento havia sido descoberta uma grande quantidade de petróleo sob o mar, em grande profundidade (Pré-Sal), e era necessário criar as condições para sua extração e logística para sua disponibilização ao mercado consumidor (SINAVAL, 2010). Evidentemente, este processo esteve ligado com o principal papel desempenhado pelo Brasil no mercado global, ou seja, fornecedor de produtos agrominerais (Marini, 2000; Santos, 2014; Osório, 2013).

É de fundamental importância destacar que quando os investimentos na cidade de Rio Grande iniciaram o preço das *commodities*, entre elas o petróleo estavam em alta e atingiram o pico nos anos seguintes. A oscilação do preço do petróleo entre 2004 e 2014 está na tabela 1:

Tabela 1: Preço Petróleo Bruto



Source: Index Mundi, 2015. (Petróleo Bruto: preço US\$ por barril em dezembro de cada ano).

O preço do barril do petróleo bruto alcançou o pico em julho/08, quando foi vendido a US\$ 132,55, e se manteve acima de US\$ 90,00 no período entre 2010 e 2013. Em novembro/15 o preço havia caído para US\$ 43,13 (Capital Group, 2015)

Quando o preço começou a cair, após 2013, a rentabilidade dos investimentos começou a ser posta em questão. Cabe destacar que o custo de produção de petróleo no Pré-Sal está calculado em US\$ 45,00 por barril, com uma variação de até US\$ 7,00 que depende da produtividade (Petrobrás, 2015). Simultaneamente, iniciaram investigações policiais por suspeita de corrupção envolvendo agentes públicos e privados em investimentos realizados pelo governo federal (BBC, 2014). Assim, a situação econômica e o envolvimento das companhias instaladas no polo naval de Rio Grande nas investigações policiais tem causado dúvidas sobre a manutenção dos investimentos (Rádio Cultura Riograndina, 2015).

Em consequência, os investimentos no polo naval de Rio Grande estão diminuindo desde 2013, as vagas de emprego no setor em Rio Grande foram reduzidas de 19.954 em 2013 para 7.259 em 2015. (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Repara Naval e Offshore, 2015). Dados coletados em entrevistas com trabalhadores dos estaleiros de Rio Grande mostram que muitos dos trabalhadores que ocupavam vagas no polo naval migraram de outras cidades e, mesmo, de outras regiões do país em busca de melhores oportunidades. Alguns deles estão agora em uma situação complexa: sem emprego, sem condições de sobreviver na cidade e, em casos mais extremos, sem recursos financeiros para retornar a suas cidades de origem.

No momento atual, muitos trabalhadores estão voltando para seus locais de origem, mas alguns estão à procura de alternativas na cidade de Rio Grande dada a falta de esperança em encontrar melhores opções em outros lugares. Assim, dado o direcionamento deste texto, interessa dar ênfase à forma como o espaço geográfico está sendo reorganizado por aqueles trabalhadores que permanecem na cidade em interação com a população nativa da cidade.

Naquele contexto, a população da cidade como um todo tende a reorganizar seu espaço de vida de acordo com os padrões históricos em termos socioeconômico (Martins & Pimenta, 2012), mesmo que de forma a idealizar novas alternativas. Entrevistas com agentes públicos em cargos do poder executivo, mostraram claramente que a expectativa e as esperanças de alternativas para a cidade passam pela manutenção dos investimentos planejados de fora para a cidade ou, novamente, pela atração de grandes investimentos que possibilitem o início de um novo ciclo de crescimento. Neste sentido, foram dados exemplos de investimentos privados que, pela atração e fomento governamental, podem vir a ser efetivados na cidade de Rio Grande, como por exemplo de instalação de torres para geração de energia eólica.

No que tange aos trabalhadores, permanece uma expectativa de que os investimentos sejam retomados pelos estaleiros e que, posteriormente, ocorra a atração de novos investimentos que leve a cidade de volta aos tempos áureos. Mesmo para aqueles que sofreram as consequências da instalação do polo naval, através da remoção de famílias que residiam em áreas retomadas pelo poder público para a instalação das empresas, havia um entendimento de que eles estavam sendo momentaneamente prejudicados em prol de um bem maior.

Como fica evidente acima, as consequências da queda do ciclo econômico não ficam limitadas ao espaço de trabalho, mas todo o espaço geográfico necessitou se reorganizar, primeiro para receber os investimentos e os trabalhadores na cidade. O que gerou reorganizações em várias esferas: aumento da oferta de produtos variados, construção de novos estabelecimentos comerciais e, mesmo, oferta de vagas de trabalho para as quais não havia mão-de-obra disponível no auge do crescimento. A própria aparência da cidade foi alterada chegando a ser denominada de república dos macacões coloridos, em alusão às cores dos uniformes dos trabalhadores dos estaleiros que se instalaram na cidade (Torma & Diverio, 2013). Já, no momento de enfraquecimento do ciclo econômico restaram os empreendimentos comerciais sem clientes e as dívidas provenientes dos investimentos realizados pelos empreendedores locais, muitos delas sem condições de serem cumpridas.

Entretanto, se, por um lado, os problemas socioeconômicos atuais estão criando desafios para a população da cidade; por outro, a população está respondendo através da organização sociopolítica promovida por sindicatos e movimentos sociais. Em 2015 ocorreram várias greves na cidade contra a redução de empregos, falta de pagamentos das rescisões contratuais ou mesmo atraso no pagamento dos salários. Por exemplo, 5.500 trabalhadores da Ecovix entraram em greve em razão do atraso nos salários ou do valor das rescisões contratuais. A greve terminou três dias depois, quando a empresa depositou o salário dos empregados (Poll, 2015).

É importante ter claro, neste ponto do texto, que o governo federal tinha à época seu suporte político vindo predominantemente dos movimentos sociais e das classes trabalhadoras. Contexto que provocou, mesmo sob ameaça de inviabilidade dos investimentos, uma revisão no orçamento imposto pela QGI (estaleiro contratado para a construção de novas plataformas) para manutenção da empresa que deveria construir as plataformas de petróleo em Rio Grande. Ou, de forma mais objetiva, o contexto político provocou a rejeição de um relatório técnico que indicava a transferência da construção de duas plataformas (P-75 e P-77) da QGI para um estaleiro Chinês (Petronotícias, 2015).

As notícias que chegaram à cidade sobre o relatório técnico provocaram intensa mobilização contra a mudança. Naquele momento, movimentos políticos e sociais destacaram o posicionamento anterior da Presidente do Brasil que encorajava a produção local e que valorizava seus impactos socioeconômicos positivos. (Petronotícias, 2015; Santos, 2015).

Naquele momento, os movimentos sociais organizaram passeatas, representantes políticos e sociais se deslocaram para Brasília e Rio de Janeiro (cidade na qual se localiza a sede da Petrobrás) em defesa da manutenção dos planos iniciais, ou seja, manutenção dos estaleiros na cidade de Rio Grande. Um exemplo dos movimentos que aconteceram na cidade é de um grupo de aproximadamente mil pessoas reunidas em um espaço público que gritava em 23 de outubro de 2015: “o petróleo e as plataformas são nossas”, em defesa da manutenção dos empregos nos estaleiros locais (Muzikant, 2015).

Por consequência, no início de novembro de 2015, o prefeito da cidade anunciou a decisão tomada pela Petrobrás: as plataformas P-75 e P-77 seriam construídas na cidade de Rio Grande, já que a Petrobrás e a QGI haviam chegado a um acordo que possibilitou a manutenção dos investimentos na cidade (Gasparetto, 2015).

Aparentemente, o conflito em relação à manutenção ou não dos investimentos foi resolvido. Entretanto, não está claro em que medida a atual insegurança em relação ao futuro político do país poderá influenciar na decisão sobre a construção de novas plataformas na cidade. Existem sinalizações de que estas serão as últimas plataformas construídas em Rio Grande (Poll, 2015). O atual contexto político é instável (processo de impeachment contra a presidenta eleita e muitos políticos influentes em escala nacional estão sob investigação policial). Por consequência, os próximos passos dependem em grande medida das correlações de forças que se estabelecerem. Tais relações de força são influenciadas entre outros, por fatores econômicos, políticos e sociais em escala local, regional, nacional e global.

6. Considerações Finais

Desde suas origens como fortificação militar que favorecia a passagem de embarcações do império Português, passando pela utilização do porto construído na cidade como ponto de escoamento da produção gaúcha para fora do Estado, até o momento atual no qual suas características geográficas foram fundamentais para sua escolha como local que receberia investimentos de grande porte com vistas à instalação de estaleiros de grande porte ligadas com o objetivo de descentralização do crescimento econômico em escala nacional a cidade de Rio Grande foi historicamente constituída a partir de iniciativas e investimentos que viram em seu espaço geográfico e em sua localização potenciais utilizáveis para o alcance de determinados objetivos (MARTINS e PIMENTA, 2004).

Entretanto, se esta característica geográfica, por um lado, lhe possibilitou ter seu crescimento econômico impulsionado em vários momentos; por outro, este mesmo crescimento econômico foi caracteristicamente incentivado por padrões e estratégias definidos externamente e, prioritariamente, por interesses financeiros que poucas relações tinham com as necessidades ou características socioculturais locais (CARVALHO, CARVALHO e DOMINGUES, 2013).

A lógica que passou a predominar delegou ao contexto externo não somente a priorização em relação às atividades econômicas, mas estimulou na população a crença que é necessário aceitar as imposições dos investidores, mesmo quando provocam a queda de seu padrão de vida – como no caso das remoções de famílias das áreas a serem ocupadas pelos estaleiros –, em prol do bem maior futuro. Por consequência, as possibilidades de melhoria do cotidiano da cidade se dão através da contínua e crescente dependência dos investimentos financeiros que possam ser feitos na cidade.

Neste sentido, fica evidente a forma como a não identificação de alternativas à lógica predominante que viabilizem condições de vida melhores e, em paralelo, a imposição de uma crença fomentada pelos investidores leva a um contexto no qual a saída visível para os vários segmentos da população da cidade passa, necessariamente, não só pela aceitação da racionalidade global como pela oferta das melhores condições possíveis para que os investidores identifiquem o potencial daquele espaço geográfico. Assim como, o próprio espaço deve se apresentar como um “bom ambiente econômico”, mesmo que isto signifique um sacrifício inicial que, imaginariamente, seria compensado posteriormente.

O que se observa, no entanto, ao compreender a racionalidade do sistema como um todo, é que a reorganização do espaço local estava a serviço não apenas da diminuição das desigualdades ou da descentralização do crescimento em escala nacional como proposto pelo Governo Federal quando da proposição da instalação do polo naval de Rio Grande; mas, principalmente da reprodução de determinados padrões e papéis impostos pelo mercado global e que não fazem mais do que reproduzir as estratégias predominantes.

Estratégias que reorganizam constantemente a vida comum das populações para proporcionarem não mais do que a reprodução do próprio sistema e a manutenção dos benefícios econômicos dados a priori.

Ao finalizar este texto e em concordância com a posição de Harvey (2005; 2006) cabe destacar que a aceitação dos padrões e estratégias erigidas em escala global pelo governo e empresários em escala nacional e pelos sujeitos posicionados em escala regional e local são essenciais para que possa haver a articulação entre os espaços locais e o contexto global.

Evidentemente, perceber o contexto o contexto macro e buscar alternativas sob a ótica dos atores posicionados dentro do sistema não é tarefa simples. É como tatear no escuro em busca da tomada para acender uma luz, sem que percebamos, contudo, que a própria rede elétrica é parte do próprio sistema. Esquecemos, porém, que a rede elétrica é uma construção social e que por longa data os seres humanos viveram sem ela. Não se trata de voltar no tempo, mas de acreditar que é possível viver de um outro jeito...

7. Referências

- BBC. (2014). *Brazil's Petrobras investigates bribery allegations*. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/news/world-latin-america-29121655>.
- Business Anti-Corruption Portal. (2015). *Brazil Country Profile*. Disponível em: <http://www.business-anti-corruption.com/country-profiles/the-americas/brazil/police.aspx>.
- Cano, W. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)*. São Paulo: Globo, 1985.
- Capital Group. (2015). *Investments Insight*. Retrieved from: https://www.thecapitalgroup.com/ca/pdf/en/public/Oil_price_perspective.pdf
- Copstein, R. (1975). O trabalho estrangeiro no município do Rio Grande. Porto Alegre, *Boletim Gaúcho de Geografia*, n.4, p.1-43.
- Correio Braziliense. (2015). *Polo Naval de Rio Grande vive ressaca da Lava-Jato*. Disponível em: http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/brasil/2015/11/08/internas_polbraeco,505511/polo-naval-de-rio-grande-vive-ressaca-da-lava-jato.shtml.
- Gasparetto, M. (2015). *Petrobras aceita valores para obras das plataformas P-75 e P-77 no RS*. Disponível em: <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2015/11/petrobras-aceita-valores-para-obras-das-plataformas-p-75-e-p-77-no-rs.html>.
- Harvey, D. (2005). *New Imperialism*. Oxford: Oxford UK.
- Harvey, D. (2006). *Spaces of global capitalism: towards a theory of uneven geographical development*. London: Verso.
- Hobson, J. A. ([1905] 1972). *Imperialism: a study*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Index Mundi. (2015). *Commodities*. Disponível em: <http://www.indexmundi.com/commoditi>.

- Jornal dia dia. (2015). 5.500 funcionários paralisam o estaleiro Ecovix agravando a crise do polo naval de Rio Grande. Disponível em: <http://jornaldiadia.com.br/contato/#>.
- Klein, J. Polo Naval turbinou a economia de Rio Grande. **Jornal do Comércio**. Disponível em: <http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=90590>.
- Luxemburg, R. (1913). *The accumulation of capital*. New Haven: Yale University Press.
- Marini, R. M. (2000). *Dialética da dependência*. Petropolis: Vozes.
- Martins, S. F. & Pimenta, M. C. A. (2004). A constituição espacial de uma cidade portuária através dos ciclos produtivos industriais – O caso do município de Rio Grande (1874-1970). *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 6(1), 85-100.
- Muzikant, G. (2015). *Mobilização histórica e trabalhadores do campo e da cidade em Rio Grande para debater a Frente Brasil Popular e promover ato em defesa da Petrobras*. Disponível em: <http://sindimetalcanoas.org.br/novo/noticias/a/mobilizacao-historica-une-trabalhadores-do-campo-e-da-cidade-em-rio-grande-para-debater-a-frente-brasil-popular-e-promover-ato-em-defesa-da-petrobras/>.
- Osório, J. (2013). The Latin American Debate: Dependent Capitalism, Superexploitation, and Revolution. *Social Justice*, 40(4), 5-24.
- Pelissari, M. K. (2012). *A “Mais Fina Sociedade Riograndina” e suas Representações: A vida Social da Elite de Rio Grande – RS (1956 a 1960)*. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/69833>.
- Pesavento, S. J. (1985). *História da indústria sul-riograndense*. Porto Alegre: Riocell.
- Petrobrás. (2015). Viabilidade econômica da produção no pré-sal: nota de esclarecimento. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/esclarecimento-viabilidade-de-producao-no-pre-sal.htm>.
- Petronotícias. (2015). Petrobrás define rumo das plataformas p-75 e P-77 na quarta, mas só milagre pode mantê-las no Brasil. Disponível em: <http://www.petronoticias.com.br/archives/69879>.
- Poll, A. (2015). *Trabalhadores bloqueiam estrada em protesto pela falta de pagamento*. Jornal Agora. 04 dez. 2015. Disponível em: <http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=80231>.
- Rádio Cultura Riograndina. (2015). Disponível em: <http://www.radioculturariograndina.com.br/noticia/polo-naval--ministro-rossetto-confirma-manutencao-de-investimentos-em-petroleo-e-gas-e4aded5d-8ce7-4919-8121-04b349f76c4e>.
- Rio Grande do Sul. (2012). *Porto do Rio Grande*. Disponível em: www.portoriogrande.com.br.
- Santos, R. (2015). 5.500 funcionários paralisam o estaleiro Ecovix agravando a crise do polo naval de Rio Grande. Jornal Dia a Dia. 21 out. 2015. Disponível em: <http://jornaldiadia.com.br/5-500-funcionarios-paralisam-o-estaleiro-ecovix-agravando-a-crise-do-polo-naval-de-rio-grande/>.
- Sindicato da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore. (2015). *Empregos*. Disponível em: <http://www.sinaval.org.br/empregos>.
- Sinaval. (2009). *Informações do setor*. Disponível em: <http://www.sinaval.org.br>.
- TORMA, Caroline; DIVERIO, Rafael. A república dos macacões coloridos. **Zero Hora**. Porto Alegre, 26 jan. 2013. Disponível em: <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2013/01/a-republica-dos-macacoes-coloridos-4023158.html>.