

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA INFORMAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA**

**INDUSTRIALIZAÇÃO E DESINDUTRIALIZAÇÃO DO ESPAÇO
URBANO NA CIDADE DE PELOTAS (RS)**

NATALIA DANIELA SOARES SÁ BRITTO

Rio Grande

2011

NATALIA DANIELA SOARES SÁ BRITTO

**INDUSTRIALIZAÇÃO E DESINDUTRIALIZAÇÃO DO ESPAÇO
URBANO NA CIDADE DE PELOTAS (RS)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande, como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre. Orientador: Solismar Fraga Martins

Rio Grande

2011

TERMO DE APROVAÇÃO

NATALIA DANIELA SOARES SÁ BRITTO

Industrialização e desindustrialização do espaço urbano na cidade de Pelotas (RS)

Dissertação apresentada e aprovada como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Geografia, no Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Ciências Humanas e da Informação da Universidade Federal do Rio Grande.

Banca de Avaliação

Dr. Solismar Fraga Martins
Universidade Federal do Rio Grande (FURG)
Orientador

Dr. César Augusto Ávila Martins
Universidade Federal do Rio Grande (FURG)
Membro

Dra. Giovana Mendes de Oliveira
Fundação Universidade Federal de Pelotas (UFPel)
Membro Externo

“A cidade historicamente formada não vive mais, não é mais apreendida praticamente. Não é mais do que um objeto de consumo cultural para os turistas e para o esteticismo, ávidos de espetáculos e do pitoresco. Mesmo para aqueles que procuram compreendê-la calorosamente, a cidade está morta. No entanto o “urbano” persiste, no estado de atualidade dispersa e alienada, de embrião, de virtualidade”.

(LEFÉVRE, 1968, p.98)

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho não se deve somente a um esforço pessoal, mas a um projeto onde muitas pessoas contribuíram, direta ou indiretamente, para que este fosse concluído.

Entre elas, agradeço primeiramente ao meu orientador, o Professor Solismar Fraga Martins que com muita paciência e compreensão forneceu total apoio nos momentos de dificuldade e de limitações.

Faço um agradecimento especial ao professor Dário de Araújo Lima que com indiscutível diplomacia, cordialidade e espírito solidário teve participação decisiva na minha trajetória e permanência no Programa de Pós Graduação em Geografia.

Aos demais professores do Programa, em especial ao professor Sidney Gonçalves Vieira, meu primeiro mestre na academia, pelos preciosos ensinamentos que carrego comigo.

Agradeço também aos colegas do PPGeo pelos agradáveis momentos de convivência nas intermináveis tardes na Furg.

Aos meus pais, Neuza lara e João Roberto, pela direção do caminho até aqui trilhado.

Ao Sandro, meu companheiro de todas as horas, pela compreensão, pelo apoio e acalanto nos momentos difíceis.

Ao meu irmão Igor, pelas brincadeiras, pela festa, pelo carinho, pela cumplicidade eterna.

Aos meus amigos irmãos, Bia, Alex, Pig e Rogério, que nos últimos anos estiveram ao meu lado.

E à minha mãe de coração, Lia Pereira, por toda a força, apoio, conselhos e crença.

À todos muito obrigado!

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS.....	08
LISTA DE TABELAS.....	10
LISTA DE ABREVIações.....	11
RESUMO.....	12
ABSTRACT.....	13
1. INTRODUÇÃO.....	14
2. FUNDAMENTOS TEÓRICOS E METODOLÓGICOS.....	21
2.1 O Método de Investigação da Economia Política.....	24
2.2 O Materialismo Histórico e Dialético na Produção do Conhecimento Geográfico.....	26
2.3 A Produção Social do Espaço.....	28
3. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DA INDÚSTRIA.....	35
3.1 A Produção Social do Espaço em Pelotas.....	39
3.1.1 A cidade pré-industrial: A pecuária como principal agente de expansão geográfica.....	39
3.1.2 Da pecuária ao beneficiamento primitivo: As charqueadas como atividade decisiva na formação da cidade.....	42
3.1.3 Da acumulação comercial ao capital industrial: A industrialização do espaço em Pelotas (1860 à 1930).....	46
3.1.4 A indústria sob o viés da substituição de importações (1930 à 1970).....	62
3.1.5 O milagre brasileiro e a retomada da indústria em Pelotas (1970 à 1980).....	71
4. ESPAÇO E DESINDUSTRIALIZAÇÃO.....	77
4.1 A Crise na Década de 1980 e a Desindustrialização em Pelotas.....	77

4.2	A Nova Organização Espacial da Indústria Resultante da Acumulação Flexível.....	81
4.3	As <i>Friches Industrielles</i> : Uma Perspectiva Analítica para o Estudo Espacial da Desindustrialização.....	85
4.4	A Desindustrialização no Fragmento: As <i>Friches Industrielles</i> na Zona do Porto de Pelotas.....	89
4.4.1	<i>Friche</i> Industrial da Brahma.....	96
5.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	100
6.	BIBLIOGRAFIA	103

LISTA DE FIGURAS

1	Mapa do Rio Grande do Sul, com a localização de Pelotas.....	16
2	Chafariz da Matriz, 1902 – ponto inicial da construção da cidade.....	44
3	Porto de Pelotas no início do século XX.	45
4	Estação Ferroviária.....	45
5	Ilustração de 1912 apresentando etapas do empreendimento.....	52
6	Rótulo da Cerveja Americana, marca da Cervejaria Ritter.....	53
7	Fachada da Cervejaria Sul Rio-Grandense em 1911.....	54
8	Foto das comemorações do jubileu de ouro da Fábrica de Chapéus Pelotense em 1931.....	56
9	Frigorífico Anglo S.A.....	58
10	Construção da rede de esgotos em 1913.....	58
11	Trilhos de bonde elétrico na zona do porto.....	61
12	Capa de uma cartilha promocional da indústria de Pelotas na década de 1970.....	72
13	Distribuição percentual das empresas industriais em Pelotas, de 1970 a 1975.....	73
14	Evolução no número provável de indústrias em Pelotas, de 1910 a 1980	74
15	Localização dos principais portos do Rio Grande do Sul.....	90
16	Localização dos prédios industriais na zona do porto, de acordo com os períodos de industrialização em Pelotas.....	91
17	<i>Friches</i> Industriais na Zona do Porto de Pelotas.....	93
18	<i>Friche</i> industrial da Cotada S.A e <i>Friche</i> industrial do antigo Fonseca Junior, com vista para rua Almirante Tamandaré.....	94
19	<i>Friche</i> Industrial Fonseca Junior e Antigo Moinho Pelotense na rua Almirante Tamandaré.....	94
20	Antiga Fábrica Cia Fiação e Tecidos e Porto de Pelotas.....	95
21	Cervejaria Sul Rio Grandense.....	96
22	<i>Friche</i> industrial da Brahma e planta de situação.....	97

23	Localização da <i>Friche</i> Industrial da Brahma na espacialidade da Zona do Porto de Pelotas.....	98
24	Fundos da <i>Friche</i> da Brahma, pela Rua Conde de Porto Alegre.....	99
25	Vista lateral da <i>Friche</i> da Brahma, pela Rua José do Patrocínio.....	99

LISTA DE TABELAS

1	Colocação das indústrias gaúchas no ranking das 100 maiores firmas manufatureiras do Brasil, em 1907.....	49
2	População de Pelotas (1890 a 1940).....	60
3	Quadro comparativo do desenvolvimento industrial entre Pelotas, Porto Alegre e Rio Grande - Ano 1937.....	66
4	Distribuição dos trabalhadores por tipo de indústria e nº de estabelecimentos em Pelotas, 1937.....	67
5	Evolução no numero provável de indústrias em Pelotas, de 1910 a 1960	69
6	População de Pelotas (1950 a 1980).....	70
7	Municípios com maior percentual no VAB industrial do RS - 1999-2003	80

LISTA DE ABREVIações

- **DIEESE** - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
- **EMBRAPA** - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
- **FAURB** - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas
- **FUPURP** - Fundação de Planejamento Urbano e Regional de Pelotas
- **IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- **ITEPA** - Instituto Técnico de Pesquisa e Assessoria da Universidade Católica de Pelotas
- **UFPEL** - Universidade Federal de Pelotas

RESUMO:

O presente trabalho de pesquisa tem como objetivo analisar o processo de formação das *Friches Industrielles* na cidade de Pelotas, no Rio Grande do Sul, tendo como referencial a análise dos processos de industrialização e desindustrialização na cidade. Destarte, a pesquisa retoma o processo de industrialização, desde o início do século XX, acompanhando os diferentes períodos da indústria e suas resultantes espaciais, evidenciando com isso a importância desta atividade na produção do espaço urbano em Pelotas. Nesta mesma perspectiva, atenta-se para a análise dos novos conteúdos produzidos pela desindustrialização, a partir de 1980, entendendo o surgimento das *Friches* como expressão das alterações na economia urbana resultantes deste processo, analisadas através do estudo sobre um fragmento do espaço amplamente produzido e transformado neste contexto: a zona portuária de Pelotas.

PALAVRAS-CHAVE: Industrialização, Desindustrialização, Pelotas, *Friches Industrielles*.

ABSTRACT:

The research aims to analyze the process of formation of *Friches Industrielles* in the city of Pelotas in Rio Grande do Sul, having as reference the analysis of the processes of industrialization and deindustrialization in the city. With this objective the research takes the process of industrialization from the early twentieth century, following the different periods of the industry and its resulting space, thus showing the importance of this activity in the production of urban space in Pelotas. In this same perspective, calls attention to the analysis of new content produced by deindustrialization, starting in 1980, understanding the emergence of *Friche* to reflect the changes in the urban economy resulting from this process, analyzed through the study of a fragment of the space produced and widely transformed in this context: the port area of Pelotas.

KEYWORDS: Industrialization, deindustrialization, Pelotas, *Friche Industrielles*.

1. INTRODUÇÃO

Em sua análise sobre a efemeridade do mundo moderno, Guy Debórd já denunciava que nada fica o mesmo. Em suas palavras, “*o mundo a cada dia muda cada vez mais rápido*”¹. Numa mediação direta com o espaço, os ares da mudança, da efemeridade, da transitoriedade, da ruptura e da persistência, próprios do movimento capitalista, tornam-se cada vez mais sensíveis aos nossos sentidos imediatos. Seja identificando o rearranjo das práticas sociais que se objetivam num espaço cada vez mais fragmentado, seja por meio da percepção adjacente das alterações nas formas, estruturas e funções espaciais.

É certo que o espaço, diante das mutações do modo de produção, não permanece o mesmo, e que a cidade, desde o desenvolvimento do processo de industrialização, tem passado por mudanças cada vez mais expressivas na medida em que se intensificam o domínio das leis do mercado, do consumo e do espetáculo. Basta imaginarmos a atmosfera da cidade nas primeiras décadas do século XX, com seu espaço racionalizado, ordenado pela rigidez tecnocrática, com suas inúmeras fábricas, cheias de vida, tomadas por verdadeiros exércitos de operários, para percebemos as diferenças que se manifestam na contemporaneidade. Esta cidade eminentemente industrial, produzida no mesmo ritmo da maquinaria que ordenava o tempo e a vida de seus trabalhadores, possuía características que hoje em dia se modificam e se dissolvem, conformando novas dimensões na realidade urbana. O ritmo frenético das máquinas tomou conta de todos os momentos da vida cotidiana, concluindo com êxito o projeto da sociedade moderna. O espetáculo, o consumo em massa, a fragmentação da vida e do espaço e a efemeridade das relações, onde a aparência se sobrepõe à essência, são algumas das implicações da continuidade histórica desta aventura. (BERMAN, 1982)

No âmbito das metamorfoses espaciais, fenômenos como concentração, desconcentração, dispersão, movimentos centrífugos, centrípetos, pendulares, entre outros, têm sido cada vez mais constantes, revelando o caráter cíclico e flexível com que as relações de produção organizam seu processo na atualidade. Isto significa

1 DEBÓRD, Guy. *Crítica da separação*. 1969

que a cidade enquanto produto das leis de desenvolvimento do capitalismo não está indiferente aos seus movimentos, visto que o capital à muito tem sobrevivido às suas crises através da produção e reprodução do espaço. (GOTTDIENER, 1998)

Desta forma, as mudanças na economia-mundo, sinalizadas eminentemente nas últimas décadas do século XX, têm implicado numa profunda reestruturação do tecido político, social e espacial nas cidades mundiais, marcando a transição do capital industrial para a supremacia do capital financeiro. Nesse sentido, os espaços que outrora cumpriam uma função mais ampla no processo produtivo, hoje assumem novas formas e funções, alterando não só os usos que a sociedade destina a eles, mas, sobretudo, as interações sociais que neles e a partir deles, se objetivam.

É o caso dos espaços abandonados pelas indústrias devido à incidência dos processos de desindustrialização, desconcentração e reestruturação produtiva. Estes processos implicaram diretamente no abandono de antigos centros industriais, e conseqüentemente no surgimento de vazios e ruínas sobre o espaço antes industrializado, que figuram hoje como elementos representativos do “progresso” tecnocrático do século passado.

É sobre estes fragmentos que buscamos refletir neste estudo. Procuramos, por meio da identificação do surgimento das ruínas ou vazios industriais no espaço urbano, conduzir um movimento capaz de desvelar a essência deste fenômeno e sua relação com os processos econômicos e sociais de forma mais ampla. Utilizaremos, para tanto, como referencial empírico, as transformações espaciais ocasionados pela industrialização e pela desindustrialização na cidade de Pelotas, revelando as relações que determinaram a gênese e produção do espaço urbano, desde o início do século XX até meados da década de 1980, quando tem início um gradual decréscimo no número de estabelecimentos industriais na cidade, decorrente do estreitamento do neoliberalismo e da globalização econômica. Esta análise a partir da produção do espaço pela indústria e suas resultantes espaciais nos permite evidenciar as transformações que ocorrem na cidade hoje, além de fornecer um aporte teórico e empírico que desvela a história da cidade a partir de sua perspectiva espacial.

Tendo em vista tais perspectivas, faremos uso do conceito de *Friches*

A história da cidade apresenta pioneirismo na produção industrial, visto que sua formação urbana teve como ensejo principal o acúmulo de capital proveniente, primeiramente, da indústria saladeril no século XIX. Nesse sentido pode se dizer que a riqueza acumulada pelo beneficiamento primitivo da carne, através da atividade charqueadora, foi a primeira “indutora” na produção do espaço urbano em Pelotas. Esta atividade produtiva propiciou a formação de um patrimônio arquitetônico expressivo na cidade, figurando até os dias de hoje como elemento representativo da opulência e ideário aristocrático da elite dominante desta época, impressos de forma indissociável na paisagem urbana.

No decorrer do século XX, Pelotas passa a compor o desenvolvimento de novas atividades industriais, principalmente ligadas à indústria de alimentos e têxtil, tendo como característica principal a concentração de indústrias de grande e médio porte, que tinham nos mercados regionais e nacional o principal consumidor, num período em que a articulação com os mercados de outras regiões do país ainda era deficitária. Este momento é de extrema importância pois irá conformar Pelotas como um importante pólo industrial fornecedor de bens de consumo não-duráveis e matéria-prima para toda região sul do estado do Rio Grande do Sul.

Neste sentido, o processo de industrialização predominante em nível regional foi de extrema importância para o desenvolvimento urbano de Pelotas. No início do século XX a cidade figurava como uma das mais importantes cidades do país, tanto em termos econômicos, devido à riqueza gerada pelas indústrias, assim como em número de habitantes.

Além de induzir o crescimento urbano, a disposição da atividade industrial no território exerceu grande importância no ordenamento do espaço, visto que conformou novos lugares, modificando os padrões de uso e circulação na cidade.

A localização das primeiras indústrias, embora não fosse estipulada por um zoneamento ordenado pelo Estado, acabou por ser ordenado pela lógica capitalista de produção, concentrando-se nas imediações da zona portuária devido às vantagens locais que o porto e a malha ferroviária propiciavam para o desenvolvimento da atividade industrial. Esta concentração fez com que a cidade crescesse na direção sul e leste, conectando o núcleo original do assentamento urbano ao porto da cidade. Desde então, a fragmentação do espaço, racionalizado

pelas zonas industriais, comerciais, pelos bairros operários, transcendeu os limites do território, imbricando profundas transformações nas relações e significações existentes entre a sociedade e espaço.

O vertiginoso processo de industrialização ocorrido em Pelotas, no entanto, manteve seu dinamismo por um período relativamente curto, apesar das amplas transformações que ocasionou. De forma geral este período pode ser compreendido entre as primeiras décadas do século XX até meados da década de 1980, quando sob influência do chamado fim do “milagre brasileiro” o otimismo do mercado nacional desponta numa profunda crise econômica, repercutindo diretamente no processo de desindustrialização em Pelotas.

Hoje a cidade possui uma população estimada em 350.358 habitantes (IBGE, 2007), sendo a terceira cidade mais populosa do estado, apresentando sérios problemas sociais e econômicos, como desemprego, empobrecimento da classe trabalhadora e conseqüente degradação sócio-espacial devido as sucessivas crises que abalaram a economia da cidade nas ultimas décadas.

Em 2004 a indústria contribuiu apenas com 31% do PIB do município, enquanto o setor de serviços representava 63% do produto interno bruto na cidade, expressando a modificação do perfil econômico que se consolida a partir do comércio e da prestação de serviços, em detrimento da indústria. A queda continuada da participação de Pelotas no PIB gaúcho evidencia também a diminuição da importância econômica da cidade visto que de 1999 a 2003 a queda continuada da contribuição no PIB do estado foi de 2,21% para 1,65%. Do mesmo modo, a participação de Pelotas no percentual do VAB industrial do Rio Grande do Sul foi de apenas 1,36% em 2003, demonstrando o constante decréscimo do segundo setor na economia da cidade.

Diante destas transformações, a cidade tenta encontrar uma nova forma de reprodução que se manifesta efetivamente a partir dos novos usos e funções incorporadas ao espaço que buscam dar um novo rumo para economia da cidade. Todavia, a existência de estruturas industriais desativadas revela os conteúdos inerentes à lógica dominante na produção do espaço assim como aponta os novos conteúdos do urbano decorrente das transformações econômicas, nas escalas global-local

Seguindo esta perspectiva, o trabalho está organizado em quatro capítulos, divididos em introdução, três capítulos de desenvolvimento e conclusão.

No primeiro capítulo é apresentado os referenciais teóricos e metodológicos que conduziram os trajetos da pesquisa. Trata-se de uma prévia discussão sobre o método enquanto posicionamento político e filosófico do pesquisador frente ao objeto de estudo, e quais as determinações históricas do pensamento geográfico na abordagem da realidade espacial foram seguidas. Assim discute-se a relação entre a ciência geográfica e o materialismo histórico e dialético no desenvolvimento do conceito de espaço enquanto constructo social, acumulação de tempos e de trabalho.

No segundo capítulo é analisada a produção social do espaço a partir do processo de industrialização revelando como a atividade industrial, enquanto trabalho social, desempenha papel determinante no desenvolvimento da sociedade urbana. Nesse sentido desperta a discussão sobre a produção do espaço pela indústria em Pelotas. Nesta incursão, o caminho será a tentativa de desvelamento da gênese desse espaço, seu apogeu e decadência por intermédio das relações próximas e distantes.

O terceiro capítulo apresenta a discussão sobre o processo de desindustrialização ocorrido na década de 1980, relacionando os fatores de ordem local-global na configuração da economia e conseqüente reprodução dos espaços urbanos contemporâneos. Evidencia com isso o processo de formação das *friches* industriais como desdobramento das transformações econômicas manifestadas no lugar. Assim a análise parte para a identificação das *friches* industriais no espaço urbano de Pelotas, mais especificamente na zona portuária da cidade, por ter sido o primeiro espaço amplamente produzido e transformado pela atividade industrial, ao longo dos séculos XIX e XX.

Por fim, o quarto e último capítulo apresenta as considerações gerais a respeito do trabalho desenvolvido, apontando ainda as novas tendências de uso e funções dos espaços desindustrializados em Pelotas, definidas a partir de uma nova lógica na reprodução capitalista da cidade, onde o capital financeiro e imobiliário se sobrepõe ao capital industrial na produção do espaço urbano. Almeja-se com isso fornecer um aparato de informações que nos dê o real significado destes processos,

possibilitando nossa reflexão sobre as transformações que ocorrem hoje e quais serão os possíveis rumos destas investidas.

Tais incursões podem não nos revelar todo o conteúdo do urbano, pecando por acentuar mais determinada fração do que outra, no entanto fornece um viés possível para percorrer o passado aguçando os olhos para o futuro da cidade.

2. FUNDAMENTOS TEÓRICOS E METODOLÓGICOS

“Es necesaria una nueva conciencia lúcida, tensa, desafiante para desenmascarar esos fetiches y para que el vértigo mental no arrastre a la razón. El materialismo dialéctico querría ser la expresión y el órgano de esta conciencia.” (Henri Lefébvre, 1999)

Apenas o retrato daqueles que vivem no lugar, que conhecem cada fresta da calçada, cada musgo das paredes, é capaz de revelar a verdadeira face da cidade? Será possível uma abordagem teórica, abstrata em sua constituição e apartada da vivência revelar todas as facetas desta complexa trama que é o espaço urbano?

O que problematizamos é a possibilidade de entender a cidade em sua totalidade. Trata-se de acentuar a diferença entre as noções de idéia e de vivência e apontar a perspectiva teórica desenvolvida neste momento para a análise da realidade urbana específica da cidade de Pelotas.

Como ponto inicial, aceitamos a interpretação que compreende a idéia como uma representação abstrata na forma de conceito, uma elaboração intelectual que substitui o real, enquanto a vivência se distingue por colocar-se realmente na presença do objeto analisado. A vivência é o real, e o real é a totalidade.

Contudo, toda análise intelectual faz-se necessária a partir de abstrações, da apresentação de uma idéia sobre o objeto que seja capaz de colocar o sujeito mais próximo o quanto for possível de sua vivência, embora se tenha noção da dificuldade em alcançar a totalidade fora de sua experimentação.

Lefébvre, ao propor uma reflexão teórica sobre a sociedade urbana, vislumbrou a importância da construção de uma ciência da cidade, remetendo a tais questionamentos. Para ele, esta ciência não seria uma ciência sintética, como uma ciência parcelar - embora tome dela seus conceitos e métodos - pois a síntese lhe escapa na medida em que a totalidade não é possível. Somente é possível uma sistematização de fragmentos justapostos, isto porque este objeto, a cidade, se decompõe em cada momento, ou seja, os conteúdos do urbano mudam o tempo todo.

Sua história não é linear, sendo ela um “objeto virtual que o pensamento

estuda” (Lefèbvre, 1968 p.98), onde sua análise baseia-se na *prática* enquanto análise do presente, do contemporâneo, já que é impossível voltar à cidade antiga ou avançar para a cidade do futuro. Somente se vislumbra o que aconteceu e o que está por vir, já que este objeto não está determinado.

Assim, cabe percorrermos um caminho na busca por um esquema, uma idéia geral que nos aproxime da totalidade deste objeto. É como se utilizássemos um guia de viagem, que explica cada lugar, cada contexto, com o objetivo de tentar dar conta desta realidade. A partir desta experiência de vivência virtual poderemos almejar uma análise geral da cidade, tentando abranger ao máximo os agentes, funções, práxis e processos que fundam esta complexa trama. Assim reduzimos a realidade a uma idéia da cidade, abreviando sua totalidade representada aqui de maneira objetiva.

Tendo clara esta perspectiva, neste primeiro momento trataremos dos caminhos que orientaram o trajeto desta pesquisa. Trata-se de esclarecer a postura filosófica e política assumida, fornecendo a compreensão da lógica na qual se baseia a apreensão do objeto de estudo. Nesse sentido, antes de qualquer coisa, compete esclarecermos o que se compreende aqui por método.

Nesta pesquisa compartilhamos da concepção que atribui ao método um caráter fundamental no processo de apreensão do objeto pelo sujeito, ou seja, entre o que quer conhecer e o desconhecido. De tal modo nos aproximamos da concepção marxiana do método, rompendo com o pragmatismo dos sistemas filosóficos clássicos. De acordo com Beserra (s/d):

“Para Marx, o conceito de método distingue-se radicalmente da concepção que o considera como um conjunto de procedimentos ou passos aprioristicamente selecionados pelo investigador para buscar a confirmação ou negação das hipóteses que traz consigo. O método é, antes de tudo, entendido como um instrumento de mediação entre o homem que quer conhecer e o objeto desconhecido, como parte do real a ser investigado.” (BESERRA, p. 4)

Muito mais do que um procedimento, o método é uma postura filosófica e política do pesquisador frente ao real, ao conhecimento e às contradições do mundo. Seguindo os ensinamentos de MORAES (1984)

“(O método) diz respeito à concepção de mundo do pesquisador, sua visão da realidade, da ciência, do movimento etc. É a sistematização das formas

de ver o real, a representação lógica e racional do entendimento que se tem do mundo e da vida. O método de interpretação refere-se, assim, a posturas filosóficas, ao posicionamento quanto às questões da lógica e, por que não dizer, à ideologia e à posição política do cientista. O método é, nesse sentido, o elemento de relação entre vários campos da ciência e de cada um com a filosofia. Pode-se dizer que ele é o arcabouço estrutural sobre o qual repousa qualquer conhecimento científico. Mesmo a postura de negação ao método é a exteriorização de uma posição metodológica". (MORAES, 1984, p.27)

O método materialista histórico e dialético tem sua primeira manifestação em "A Ideologia Alemã", onde Marx e Engels apontam o rompimento com o *idealismo hegeliano* e o *materialismo contemplativo* de Feurbach. Ao desvelar os mecanismos de dominação e contradizer as nuances da sociedade através dos conceitos de ideologia e alienação, os autores assinalam a crítica à dialética de Hegel - ao rejeitar a sua parte idealista - e ao materialismo contemplativo de Feurbach - cujo mundo sensível é concebido em sua dimensão intuitiva e não como uma atividade humana concreta.

O sistema filosófico de Hegel partia da afirmação da precedência da consciência sobre o ser e da realidade ideal sobre a realidade material, onde as formas de pensar seriam também as formas do ser. Assim, para Hegel, as idéias se desenvolviam como entidades substantivas e independentes, sendo o empírico apenas sua manifestação. (DUARTE, S/D)

Para Marx, ao contrário, era "preciso explicar a consciência a partir das contradições da vida material, a partir do conflito existente entre as formas produtivas sociais e as relações de produção", sendo o ser social determinante da consciência e não o contrário. De tal modo Marx e Engels, se opõem à postura idealista da abordagem hegeliana imprimindo no movimento dialético a concepção materialista dos fenômenos da natureza e da vida social. Segundo Marx:

"O meu método dialético [...] não só difere na sua base do método hegeliano, mas é mesmo exatamente oposto. Para Hegel, o movimento do pensamento, que ele personifica sob o nome de Idéia, é o criador da realidade, a qual não é senão a forma fenomenal da Idéia. Para mim, pelo contrário, o movimento do pensamento é a reflexão do movimento real, transportado para o cérebro do homem". (MARX, *apud* STALIN, 1939).

Quanto ao materialismo de Feuerbach, Marx e Engels irão criticá-lo pela preservação de certos valores expressos em sua crítica da Religião e da essência

do cristianismo. Ao argumentar que o homem criou Deus à sua imagem, invertendo a concepção religiosa do homem como criação divina, Feuerbach pretendia trazer a religião do céu para a Terra. Seu objetivo era conservar intactos os valores morais em uma religião da humanidade, na qual o homem seria Deus para o homem. (Lefébvre, 1999)

Marx acusou Feuerbach, afirmando que seu humanismo e sua dialética eram estáticos: o homem de Feuerbach não tem dimensões, está fora da sociedade e da história, é pura abstração. Nesse sentido o materialismo contemplativo contentava-se em ver o mundo em sua imutabilidade. Entretanto, segundo Marx, seria indispensável compreender a realidade histórica em suas contradições e buscar sua transformação constante. Assim, o materialismo de Marx definiu-se, ao contrário do materialismo de Feuerbach, como um materialismo prático, tendo como compromisso superar o mundo dialeticamente e não se satisfazer com sua essência.

Partindo dessas críticas, os autores definem os fundamentos principais do materialismo histórico e dialético, que apesar de referenciar a filosofia de Hegel e de Feurbach, se diferencia delas em suas bases fundamentais.

Esse pensamento revela a experiência histórica de mudança no modo de compreender o homem, a cultura, a sociedade e o poder. Conforme lembra Barra (s/d. p.2), “o marxismo inaugura um método que se sustenta pela concreticidade do real a partir da ordem material das coisas e não pela especulação direcionada à consciência do espírito como no método fenomenológico”.

2.1 O Método de Investigação da Economia Política

Tratando diretamente dos caminhos e funções lógicas deste método, será em seu texto “Para a crítica da economia política” que Marx irá acentuar com maior precisão os pontos e categorias fundamentais que constituem o materialismo histórico e dialético. Neste estudo, Marx desenvolve importantes críticas à economia política clássica, denunciando seu caráter alienador e fetichizador na medida em que tomam “por categorias eternas e leis naturais os resultados momentâneos das relações humanas” (Lefébvre, 1999, p.68). Para Marx, segundo Lefébvre:

"Es necesario desgarrar el velo de la vida substancial" había escrito Hegel; Marx debía cumplir ese programa. La alienación substancial la cosificación niega a los hombres vivos. Pero ellos la niegan a su vez. El conocimiento y la acción disipan las pesadas nubes del fetichismo y superan las condiciones que le dieron origen." (LEFÈBVRE, 1999, p. 56)

Considerando o materialismo histórico e dialético como o verdadeiro método para a análise das relações econômicas, Marx irá distinguir neste texto temas centrais dessa dissertação metodológica. Apesar de estar presente no pensamento marxiano desde os primeiros textos que esboçavam críticas à filosofia de Hegel, sua sistematização só será minuciosamente esboçado neste texto que constituiu o prefácio do que mais tarde viria a ser a obra o Capital.

De acordo com os pressupostos deste método, o processo de apreensão da realidade divide-se em duas fases: a abstração e a concreção. O ponto de partida consiste na relação direta do sujeito com o objeto, ou seja, a relação direta do investigador com a realidade por intermédio da experiência, do empírico. A realidade empírica para Marx é o real concreto, percebido inicialmente de maneira caótica. Segundo esse autor:

"O último método [dialético] é manifestamente o método cientificamente exato. O concreto é concreto porque é síntese de muitas determinações, isto é, unidade do diverso. Por isso o concreto aparece no pensamento como o processo de síntese, como resultado, não como ponto de partida, ainda que seja o ponto de partida efetivo e, portanto, o ponto de partida também da intuição e da representação. No primeiro método (hegeliano), a representação plena volatiliza-se em determinações abstratas, no segundo, as determinações abstratas conduzem à reprodução do concreto por meio do pensamento". (MARX, 1985, p.14)

Esta fase versa na observação direta do pesquisador sobre a realidade que está a sua frente. Por isso trata-se de uma observação confusa devido à grande diversidade de componentes inerentes a realidade, ou seja, devido a gama de relações complexas que compõem o real, cuja apreensão sensitiva torna-se dramática. De tal modo, desta relação imediata se ascende para a abstração, isolamento e decomposição do objeto.

"Partindo do empírico, da representação caótica do todo, desenvolve-se um processo de afastamento do real, através de processos de abstração, em que se decompõe o objeto em suas partes, abstraindo-os da concreticidade". (BESERRA, S/D p.3)

Trata-se de decompor cada elemento da realidade possibilitando sua análise teórica e temporal, permitindo, mais adiante, compreender a totalidade através da síntese desses elementos.

Partindo desta abstração e decomposição do real em partes mais inteligíveis, retornar-se ao concreto, porém agora com fundamentação teórica e conceitual, ou seja, um “concreto pensado” resultado do pensamento através de um processo de síntese, de totalização onde se aproxima o objeto das mediações mais complexas. Segundo Beserra nesse movimento:

“(…) aconteceria a viagem de volta, até dar de novo com o real”, *porém, com uma rica totalidade de determinações e relações diversas [o que faria deste] o método cientificamente exato*”. Neste “retorno” é necessário reproduzir teoricamente o movimento de totalização que *“permite alcançar a tessitura interna do objeto, ultrapassando sua dimensão fenomênica, deslindando-o como unidade de múltiplas determinações”* (BESERRA S/D, p.4)

De forma sucinta, Moraes (1984) elucida com destreza os fundamentos deste método de interpretação do real. De acordo com o autor:

“O materialismo histórico e dialético trabalha com sucessivas e interpenetrantes procedimentos de abstração e concreção. Isto é, caminha da experiência para o abstrato (identificando e isolando problemas), e deste ascende para o concreto (pela inserção dos problemas tratados em processos mais amplos). A este segundo momento do processo cognitivo denomina-se totalização, que se constitui na elaboração do conjunto de mediações explicativas do problema tratado, incidindo aí as determinações apreendidas e exaurindo-o em suas manifestações históricas” (MORAES, 1984, p.47-8)

Para os defensores deste método, este é o movimento capaz de propiciar a descoberta das contradições sociais e históricas que engendram a realidade. Acreditamos, ainda, que a adoção deste método permita uma compreensão do real pautado pela refutação das influências da aparência e dos discursos ideológicos, remetendo-nos a uma totalização por meio da relação entre tempo, espaço e sociedade.

2.2 O Materialismo Histórico e Dialético na Produção do Conhecimento Geográfico

Por muito tempo a discussão sobre o método na Geografia foi relegada, devido ao costume empirista predominante em suas análises. Conforme lembra QUAINI (1979), a aproximação entre a Filosofia e a Geografia foi tradicionalmente negligenciada visto o caráter sintético auferido a esta ciência. De um lado a filosofia ignorava a geografia como articulação das ciências humanas, enquanto nas análises geográficas as discussões sobre o método eram tidas como supérfluas, ao passo em que os geógrafos definiam pragmaticamente o objeto desta ciência na observação empírica, o que rejeitava toda reflexão sobre outras abordagens possíveis de interpretação da realidade.

Será eminentemente a partir da década de 1970, sob a base da teoria marxista, que esta relação entre a filosofia e a geografia toma um novo rumo colocando na pauta do discurso geográfico o caráter da ciência e do conhecimento científico. A difusão do marxismo no circuito acadêmico anunciou a busca pelo rompimento com o caráter naturalista das abordagens geográficas, refutando a tese da unidade do conhecimento e buscando a “descoisificação”² do objeto geográfico ao substituir os fatos e fenômenos empíricos por processos sociais reais.

No fundamento da teoria marxista, a ciência é vista como uma prática social composta de pressupostos fundados pela cultura ou ideologia predominante num determinado período histórico. Por sua vez, o conhecimento científico é apresentado como uma ferramenta de compreensão e de transformação da sociedade, o que implica na ausência da neutralidade da ciência, uma vez que se estará analisando sempre uma formação histórica sob um determinado ponto de vista.

A geografia por muito tempo absteve-se desta discussão e centrou suas análises à simples quantificação e descrição dos fenômenos, o que levou muitos geógrafos críticos a denunciarem o caráter classista e ideológico do conhecimento produzido por esta ciência. Sob o rótulo da neutralidade científica, próprio do espírito positivista que permeou o surgimento e desenvolvimento da geografia enquanto ciência no século XIX, o conhecimento geográfico vinha se particularizando como

2 Termo utilizado por MORAES e WANDERLEY em Geografia Crítica – Valorização do espaço, 1984, p.70. Ao utilizar tal termo o autor busca salientar a tentativa das abordagens de cunho marxista no tratamento do objeto da geografia em sua dimensão real e social, rompendo assim com a concepção fenomênica das análises de cunho positivista.

um conhecimento enciclopédico, voltado veladamente para o benefício da exploração dos recursos naturais e humanos, como um saber estratégico do ponto de vista militar e econômico.

Ao afirmar que a ciência é uma construção social, material e histórica, o discurso marxista na geografia remeteu a um dos fundamentos essenciais do materialismo histórico e dialético na arena de discussão sobre a produção do saber. Numa perspectiva crítica, a teoria marxiana argumenta que o modo de produção da vida material é responsável pelo processo geral da vida social, política e espiritual. Isso significa que, se examinarmos a maneira pelas quais os homens produzem os bens necessários à vida, é possível compreender as formas de seu pensamento, tais como sua moral, religião e filosofia.

Na relação com a produção do conhecimento geográfico, esta concepção remeteu a uma compreensão histórica das formas como o homem produz sua vida material e intelectual, o que despontou na renovação do conceito de espaço, conceito este que sempre esteve no centro dos debates epistemológicos da Geografia desde suas primeiras manifestações no campo das ciências.

Sob este ponto de vista filosófico, o discurso marxista na geografia passou a preconizar o conceito de espaço geográfico, entendido como produto social, meio e condição para a reprodução geral da organização societária. Trata-se de um conceito que busca exprimir as relações existentes entre a sociedade e a natureza tendo como mediador o conceito de trabalho, incorporando assim um viés que contempla as categorias gerais do materialismo histórico e dialético, revelando as contradições e conflitos inerentes à estrutura social no modo de produção capitalista.

2.3 A Produção Social do Espaço

Ao relacionar o conceito de espaço ao conceito de trabalho, a análise marxista atribuiu a este um caráter eminentemente social. Trata-se de uma concepção que conferiu ao homem um caráter de sujeito ativo no processo de produção da sociedade e de sua vida material, revelando assim a natureza social do espaço geográfico, não porque o homem o habita, mas sim porque o transforma, pelo trabalho, para satisfação de suas necessidades.

A ação do homem enquanto sujeito é vista enquanto trabalho social, o que significa que não se trata apenas de um trabalho individual, mas sim de um trabalho coletivo, desempenhado sobre uma determinada organização social e laboral, imprimindo-lhe as determinações do processo produtivo geral da sociedade.

Deste modo o espaço passa a ser concebido enquanto “produto histórico e social das relações que se estabelecem entre a sociedade e o meio circundante” (CARLOS, 1988 p.15). Trata-se de um processo real e concreto, no qual o homem transforma a natureza para satisfazer suas necessidades e fazer história, e cujo produto exprime a acumulação técnica ao longo dos anos ao mesmo passo que fornece as condições necessárias para a reprodução geral da sociedade e suas relações.

“Assim entendido, não se pode afirmar que o espaço geográfico sempre existiu, nem que sua criação esteja vinculada ao aparecimento do homem sobre a terra; ao contrário, sua existência vincula-se a uma organização social e a existência de uma organização laboral: uma atividade criadora capaz de transformar a natureza em algo apropriado ao ser humano. O homem transforma a natureza, humanizando-a, apropriando-se dela e incorporando-a ao seu universo” (CARLOS, 1988 p.16)

Ao referenciar o trabalho como conceito mediador entre natureza e sociedade, a análise marxista concretizou a junção entre o conceito marxiano de produção com o de espaço. Segundo Lefèbvre (1999, p. 114) :

“El término "producción" es esencial, puesto que abraza a los otros y los explica: puesto que encierra y supone en el hombre la naturaleza. la acción, el conocimiento. Esta palabra, a veces tan trivialmente comprendida porque se la toma en su menor escala, significa toda la grandeza humana. Su verdad no es aún una evidencia puesto que hoy todavía la vida humana no se produce conscientemente y no comprende su producción. Se mueve en el fetichismo, modo de existencia y de conciencia. El objeto producido por el trabajo se opone al hombre como un ser extraño, como una potencia independiente. De la misma forma que en la religión la actividad espontánea de la fantasía, del cerebro y del corazón humano, actúan sobre el individuo de una manera independiente de él, como una actividad extraña, divina o diabólica, del mismo modo la actividad del productor no es su actividad espontánea”.

Marx, em seu prefácio “Para crítica da econômica política”, já dissertava sobre a amplitude da noção de produção na medida em que ela não produz somente o objeto de consumo, mas, como corpo social, produz ao mesmo passo o consumidor

assim como suas necessidades de consumo, escapando do trabalhador ao imbricar em sua gênese as noções de troca e distribuição. Ainda Lefèbvre assegura que para entender a produção do espaço:

“deve-se tomar como referência não a produção no sentido restrito dos economistas – isto é, o processo de produção das coisas e seu consumo -, mas a reprodução das relações de produção. Nesta ampla acepção, o espaço da produção implicaria, portanto, e encerraria em seu seio a finalidade geral, a orientação comum a todas às atividades dentro da sociedade neocapitalista. Trata-se da produção no mais amplo sentido da palavra: produção das relações sociais e reprodução de determinadas relações” (Lefèbvre, 1976 *apud* LIMONAD, 1999, p.73)

Sob as bases do modo de produção capitalista, essa produção apesar de ser coletiva leva a uma apropriação individual, tornando o produto do trabalho social alienado do trabalhador. Isto significa que o espaço, apesar de ser produzido socialmente, será apropriado de forma desigual, acompanhando a lógica da estrutura de classe. Segundo Carlos:

“Isto quer dizer que a sociedade como um todo se articula, através do processo de produção geral, na criação do espaço, mas como o modo de produção está assentado em relações de poder conferidas pela propriedade privada, torna extremamente diferenciada a apropriação do produto do trabalho” (CARLOS, 1988, p.19)

Assim o estudo e a interpretação do espaço geográfico revelam as facetas da produção capitalistas, não somente no tocante à produção das coisas e objetos, mas uma produção social que organiza a sociedade e seu espaço para a reprodução da vida e das forças produtivas. Ainda Carlos:

“A análise do produto tende a desvendar seu processo de produção. O espaço geográfico, prenhe de dinamismo, tem características peculiares que o diferenciam dos outros produtos do trabalho social, mas também tem pontos comuns, fruto das determinações gerais da sociedade em questão.” (CARLOS, 1988 p.19)

É certo que a abordagem marxista, tanto na Geografia como nas demais áreas do conhecimento esteve longe de expressar unanimidade. São comuns estudos que privilegiaram uma ou outra dimensão da realidade, cujas determinações

muitas vezes aparecem como discordantes e até mesmo antagônicas, embora estejam alicerçadas sobre um mesmo rótulo de pensamento.

No discurso marxista para o exame do espaço não foi diferente. O espaço em alguns autores apareceu como reflexo das relações sociais, como palco privilegiado onde as relações sociais de produção acontecem. Para o geógrafo marxista Manuel Castells, por exemplo, baseado na teoria estruturalista althusseriana, a abordagem espacial foi vista como uma dimensão material da organização social onde uma teoria específica do espaço era vista como desnecessária, já que este correspondia a um desdobramento da teoria geral da estrutura societária. Nessa perspectiva, segundo Limonad (1999: p.76), “o espaço foi reduzido a mero suporte da circulação de capital, mercadorias e informação”, o que desconsiderou as especificidades históricas, culturais e geográficas de cada lugar, suprimindo assim os processos espaciais como objeto de análise.

Já para o francês Henri Lefèbvre, talvez o primeiro a cunhar a expressão “produção social do espaço”, o espaço foi compreendido como resultado maior do processo produtivo e, ao mesmo tempo, condição da reprodução social manifestando todos os conflitos e contradições que o produziram.

“O conceito de espaço social se desenvolve, se amplificando. Ele se introduz no seio do conceito de produção e mesmo o invade; ele se torna o conteúdo, talvez essencial. Ele engendra então um movimento dialético muito específico, que não abole certamente a relação ‘produção-consumo’ aplicada às coisas (os bens, as mercadorias, os objetos de troca), mas a modifica, amplificando-a. Uma unidade se entrevê entre os níveis freqüentemente separados da análise; as forças produtivas e seus componentes (natureza, trabalho, técnica, conhecimento) as estruturas (relações de propriedade), as superestruturas (as instituições e o próprio Estado)”. (Lefèbvre, 1974 p.103 *apud* MARTINS, 2004, p.4)

Lefèbvre trabalha na perspectiva da produção do espaço onde o aspecto teórico mais importante seria a natureza multifacetada do espaço, que não poderia ser reduzido ao espaço das construções, estruturado apenas para a produção das coisas e dos meios de produção, mas concebido dialeticamente como um espaço vivido, condição e meio para que as relações sociais aconteçam e reproduzam as condições gerais de produção. Isso significa que como produto *sui generis* das práticas capitalistas, o espaço configura-se ao mesmo tempo como condição para

reprodução do processo produtivo e da sociedade, ou seja, é matéria-prima para reprodução das relações capitalistas de produção. Segundo Gottdiener, em referência à Lefèbvre:

“O espaço não pode ser reduzido apenas a uma localização ou às relações sociais da posse de propriedade – ele representa uma multiplicidade de preocupações sócio materiais. O espaço é uma localização física, uma peça de bem imóvel, e ao mesmo tempo uma liberdade existencial e uma expressão mental. O espaço é ao mesmo tempo o local geográfico da ação e a possibilidade social de engajar-se na ação (...) O espaço possui múltiplas propriedades num plano estrutural. É ao mesmo tempo um meio de produção como terra e parte das forças sociais de produção como espaço. Como propriedade, as relações sociais podem ser consideradas parte das relações sociais de produção, isto é, a base econômica. Além disso, o espaço é um objeto de consumo, um instrumento político, e um elemento na luta de classes.” (GOTTDIENER: 1993, P. 127)

Essa produção do espaço, em Lefèbvre, se efetua a partir de três esferas da reprodução social que se complexificam com o avanço do modo de produção capitalista: a reprodução biológica; a reprodução da força de trabalho; e a reprodução das relações sociais de produção. O autor assinala que na sociedade moderna, além da reprodução das relações de produção e da reprodução da família (reprodução biológica), ocorre a reprodução da força de trabalho. A complexa interação entre estes três níveis de reprodução social emite sobre o espaço uma gama de representações.

Será a partir do reconhecimento destas representações que surge a tríade das práticas espaciais, das representações do espaço e do espaço de representação. Segundo Ferreira (2007, p.6), “práticas espaciais, representações do espaço e espaço de representações (acompanhados dos termos referentes: percebido, concebido e vivido) realizam-se simultaneamente, confundindo-se, sobrepondo-se”, o que dificulta uma definição estanque desta tríade, visto que elas se desenvolvem dialeticamente no movimento da totalidade sócio-espacial.

Para Lefèbvre, ao mesmo tempo em que o espaço transmite símbolos explícitos ou clandestinos (representações das relações de produção) próprios do cotidiano, do vivido, do local, também transmite símbolos hegemônicos do poder e da dominação, expressões do geral, do concebido. Essa coexistência e coesão na produção social do espaço permitem que “alguns lugares adquiram determinadas

especificidades, dada a gama de elementos e relações próprias, pois apesar das alienações imposta existem particularidades geograficamente localizadas que de alguma maneira se diferenciam e imprimem um ritmo particular naquele espaço” (MARTINS, 2004, p. 27).

De tal modo a análise reproducionista de Lefèbvre traz para a discussão do espaço as particularidades do local ao mesmo tempo em que considera as determinações das relações hegemônicas de produção, remetendo a um movimento dialetizado entre a sincronicidade dos fenômenos de ordem próxima e de ordem distante.

Assim a idéia central da interpretação da produção do espaço situa-se na combinação simultânea entre as categorias forma, função e estrutura. Segundo Lefèbvre:

“A forma corresponde aproximadamente ao momento comunicável, portanto ao percebido. A função se cumpre, se efetua ou não; ela corresponde ao vivido em um espaço de representação. A estrutura se concebe; ela implica uma representação do espaço. Juntas correspondem a uma prática espacial”. (LEFÈBVRE, 1974, p.425 *apud* MARTINS, 2004, p.27)

Para Lefèbvre, o espaço como produto social refere-se à *estrutura* que revela as formas de uso do espaço para a produção mas também refere-se a atuação dos *agentes* produtores do espaço. Nessa dupla perspectiva (formas e práticas sociais) o espaço ao invés de revelar o processo de sua produção acaba por ocultar, visto que é composto por relações e práticas sociais que muitas vezes estão implícitas. Ainda Ferreira (2007):

“Nesse sentido, o espaço produzido pode contribuir mais para ocultar do que revelar. Isso porque, em geral, não desvela imediatamente o processo de sua produção (tal qual a mercadoria). É necessário que investiguemos as inúmeras codificações sobre as quais se assenta o espaço produzido e como os agentes produtores colaboram, simultaneamente, para ocultar sua decodificação”. (FERREIRA, 2007, p.4)

Igualmente, Lefèbvre lança mão do conceito de vida cotidiana como um desdobramento do espaço de trabalho da teoria marxiana, porém ultrapassando o “chão da fábrica” para penetrar no cotidiano sobre o modo de vida urbano. Para ele,

a vida cotidiana seria primeiramente o lugar da alienação, da mistificação, espaço primário da exploração. Sobre o capitalismo, esse cotidiano se sobrepõe ao indivíduo num ritmo monótono, repetitivo, consolidando-se como a edificação maior deste sistema ao reproduzir todo um arranjo de práticas espaciais e significados sociais. Contraditoriamente, no entanto, seria também o lugar onde se concentram todos os esforços para sua desmistificação, para a promoção radical da liberdade humana, constituindo um campo de luta de classes. Segundo LIMONAD (1999, p.75), “em outros termos, trata-se de uma cisão entre valor de uso e valor de troca, na qual a sociedade fetichizada é reduzida ao mercado e a festa assoma como a possibilidade de impregnar de não-cotidianeidade o cotidiano”.

Esta concepção atribui ao espaço um caráter eminentemente transformador, não por si mesmo, mas pelas relações contraditórias que se engendram e se reproduzem nele. Interpretá-lo, portanto, faz com que o espaço torne-se a dimensão empírica da organização das ações que o produzem. De tal forma, conforme lembra GODOY (2004, p.33) “a natureza mutante das relações sociais traz, por sua vez, mudanças na organização dos ‘sistemas de ações’³ e, portanto, na eficácia da funcionalidade das formas nos ‘sistemas de objetos’”.

Nesta perspectiva, o ponto fundamental para a análise espacial é, sem dúvida, interpretá-lo não somente como uma manifestação do global, cuja escala macro deriva das ondas do modo de produção capitalista, mas como um espaço que contempla, dialeticamente manifestações do lugar, expressão dos diferentes olhares de indivíduos concebidos como agentes no processo.

Assim, atenta-se para a emergência de um paradigma capaz de considerar a realidade não como uma marca impressa na paisagem, mas como a inter-relação de olhares que a todo o momento revelam a dialética do local-global na produção do espaço.

3 Referência a Santos (1997) onde o espaço geográfico é concebido enquanto “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de **sistemas de objetos** e **sistemas de ações**, não considerados isoladamente, mas como um quadro único na qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois cibernéticos fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina”.

3. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DA INDÚSTRIA

Compreender o processo contemporâneo de reestruturação urbana exige um esforço no sentido de identificar, em primeiro lugar, a relação histórica existente entre a indústria e o espaço, na medida em que a atividade industrial há muito se apresenta como um importante fator para explicação da produção e organização espacial.

Desde sua etapa inicial a indústria vem fomentando a produção do espaço urbano, na medida em que promoveu as transformações que caracterizaram a cidade moderna, desde as inovações no campo dos transportes e da informação até as alterações no modo de vida e nos hábitos de consumo da população. Assim corroboramos com Spósito (2001, p.42) ao salientar que “a identidade entre estes dois *fenômenos* é tão forte, que não podemos fugir de sua análise, se queremos refletir sobre a sociedade contemporânea”. Cabe assinalar que embora não se possa dizer que um decorra imediatamente do outro, visto que a “as criações urbanas mais eminentes, as obras mais ‘belas’ da vida urbana datam de épocas anteriores à industrialização” (Lefébvre, 2001), o processo de industrialização teve na cidade o “território-suporte” para o desenvolvimento das práticas capitalistas de produção, já que esta se destaca pela concentração em alto nível de capital, força de trabalho e de consumo, indispensáveis para sua ampliação.

Ao mesmo tempo, num movimento dialético, a cidade “condição” para a atividade industrial se apresenta como “produto” deste processo, visto que a lógica industrial imprime um novo modelo de cidade que penetra todos os momentos da vida cotidiana na sociedade capitalista. Assim, a cidade industrial diferencia-se visceralmente da cidade antiga ou pré-capitalista, de tal modo que desde então o espaço tem sido amplamente produzido e reproduzido pela lógica do valor de troca e da generalização da mercadoria, alterando o cerne da cidade “obra” e acentuando a “sociedade urbano-industrial”. Conforme lembra Botelho (2008):

“Assim a importância do espaço da indústria é mais ampla do que pode parecer a princípio. Relaciona-se com a urbanização e a formação das grandes metrópoles, com a desterritorialização do camponês, com a formação de bairros operários, com o processo de concentração espacial e com a própria arrumação do território nacional” (BOTELHO, 2008, p.4)

Isto significa que a indústria enquanto processo produtivo não produziu somente objetos, mas uma sociedade específica e seu espaço de reprodução, com estruturas e funções capazes de subsidiar seu desenvolvimento. Nesse sentido, admite-se a industrialização para além do conjunto das atividades humanas voltadas à produção de mercadorias, mas sim como um processo que exprime radicalmente uma série de transformações de ordem social, econômica e também espacial. Concordamos com SANTOS ao indicar que o termo industrialização deve ser apropriado numa significação ampliada como:

“um processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torná-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações e ativa o próprio processo de urbanização” (SANTOS, 1994, p.27)

A atividade industrial produziu um espaço onde a rede de relações, da produção, distribuição, da troca e do consumo, desde o início, estiveram articulados. Portanto, a indústria enquanto atividade produtiva é concentrada espacialmente, e essa concentração acontece historicamente nas cidades por concentrar mercado de trabalho e infra-estrutura, além de ser o lugar primeiro do consumo.

No entanto ao mencionarmos a localização da indústria não nos referimos a um simples endereço no mapa, mas a uma localização integrada a um processo mais amplo da produção social, onde contribuem simultaneamente fatores como o desenvolvimento histórico das forças produtivas no lugar, assim como fatores globalizantes, como a divisão espacial e internacional do trabalho.

Do ponto de vista histórico, o processo de industrialização ocorreu primeiro na Inglaterra, onde encontrou as condições necessárias para seu desenvolvimento, como mercado de trabalho e de consumo, acumulação de capital e desenvolvimento técnico. Segundo Lefèbvre (2001, p.13)

“A indústria nascente se instala perto de fontes de energia (rios, florestas, depois carvão), de meios de transportes (rios e canais, depois estradas de ferro), de matérias primas (minerais), e de reserva de mão de obra (o artesanato camponês, os tecelões e ferreiros fornecem uma mão de obra já qualificada). (...) Ao mesmo tempo as velhas cidades são: mercados, fontes de capitais disponíveis, locais onde esses capitais são gerados (bancos),

residências dos dirigentes econômicos e políticos, reservas de mão de obra. Além do mais, a cidade como a fábrica, permite a concentração dos meios de produção num pequeno espaço; ferramentas, matérias primas, mão de obra”

Assim, desde que possível, a indústria passou a se localizar próxima aos centros urbanos, sendo a cidade primordial para a “arrancada” da indústria. As indústrias desde então deviam produzir seus próprios centros urbanos, cidades e aglomerações industriais. Desde o século XIX muitos estudos foram realizados com o intuito de interpretar o espaço da indústria no sentido de seu ordenamento e fatores determinantes. Neste quadro teórico citam-se os estudos de Weber, considerado o responsável pela elaboração da primeira teoria sobre a localização industrial, na qual sua proposta repousa na ordem de três grandes fatores explicativos, onde “em primeiro lugar, e com maior peso na explicação do fenômeno, surgem os custos de transporte; seguem-se os custos de mão de obra; por último temos as forças de aglomeração (positivas e negativas)” (SANTOS, J. F; RIBEIRO, J. C, 2009, p. 2)

Partindo deste seguiram-se os estudos de Predhöl (1925), onde o autor flexibilizou os fatores explicativos enquanto coeficientes fixos, variando de acordo com seu preço relativo, assim como os estudos de Moser que alertavam para a complexidade da busca de uma solução que contemplasse todos os fatores de produção. No entanto, ambos os estudos acabavam por dimensionar um espaço homogêneo onde cada ponto pode ser um fator potencial de explicação da localização da empresa. (SANTOS, J. F; RIBEIRO, J. C: 2009, p. 4)

Por fim, o desenvolvimento teórico mais significativo, desde Weber, foi o de Lösch que “produz uma síntese integradora dos contributos anteriores e alarga o problema da localização industrial a todo o sistema econômico, sugerindo uma teoria de equilíbrio espacial geral” (SANTOS, J. F; RIBEIRO, J. C: 2009, p. 5)

Embora a cidade tenha sido desde o início o elemento principal para o desenvolvimento da indústria, existem hoje uma série de outros pressupostos que determinam sua fixação, permanência ou dispersão de um lugar. Isto significa que do ponto de vista espacial, o processo de localização da indústria não pode ser generalizado, como ocorreu muitas vezes na teoria clássica.

Hoje, a indústria moderna não orienta seu espaço de produção somente em

função de alguns fatores locacionais que foram importantes no passado, como as infraestruturas e concentração de mão-de-obra e mercado consumidor. Isto porque sua própria localização já não corresponde somente à localização da fábrica, mas a toda uma estrutura organizacional que contempla diferentes etapas do processo produtivo, desde a descentralização e desverticalização do processo à miúde (produção *strictu sensu*), onde surgem os centros de pesquisa (P &D), centros de gestão e de administração e as linhas de montagem e produção, assim como a cadeia produtiva que se forma e engloba o processo industrial desde a produção até a distribuição e consumo, como os sistemas de transportes, logísticas, energia, seguros, publicidade etc. Assim, a empresa moderna complexifica o processo produtivo, apresentando uma nova lógica no ordenamento espacial da indústria, decorrente das novas formas de organização e regulação do modo de produção capitalista. Segundo Carlos (1988, p.20) “hoje a empresa está vinculada à grande organização e a localização da indústria não mais se reduz àquela da fábrica, pois as mudanças do tamanho e da escala da produção tornaram a indústria mais complexa transformando sua natureza”.

Assim, o significado da localização da indústria insere-se num processo mais amplo de industrialização, ao mesmo tempo local, de acordo com o grau de desenvolvimento da técnica, assim como a um processo global, expresso na divisão internacional, social e espacial do trabalho no seio da economia capitalista.

Como decorrência desta nova lógica locacional, observamos o surgimento de novos pólos de aglomeração industrial no mundo, ao mesmo tempo em que antigos espaços industrializados passam a apresentar um contínuo recuo ou total desaparecimento da atividade industrial, modificando amplamente o padrão de produção e reprodução dos espaços urbanos na contemporaneidade.

Os vínculos espaciais que ligavam a indústria às cidades, como a concentração de infraestruturas, capital humano e mercado consumidor, hoje se flexibilizam na medida em que a indústria moderna pode estabelecer sua localização em diferentes lugares do globo, já que esta não se limita apenas à produção no “chão de fábrica”. Por sua vez, as inovações tecnológicas, científicas e informacionais proporcionam que esta indústria moderna estabeleça este processo em vários lugares, simultaneamente, tanto pela velocidade cada vez maior com que

as informações e as mercadorias circulam no espaço, como pelo baixo custo para implementação e uso destas novas tecnologias.

Nesse sentido, a revolução técnico-científico-informacional⁴, presenciada nas últimas décadas, liberou as indústrias de seus antigos vínculos espaciais, ao mesmo tempo em que acirrou a competição numa economia cada vez mais globalizada.

A dispersão possibilitada por esta mobilidade da indústria moderna impõe, num ritmo efêmero, uma série de transformações e rupturas nos modelos que organizavam os espaços urbanos, apontando uma nova dialética entre continuidades e descontinuidades na reprodução capitalista do espaço. Nesse contexto, a questão que se coloca é como fica a produção do espaço diante destas transformações nas estratégias de produção e reprodução do capital? Ou ainda qual o papel da indústria na produção do espaço na atual fase do capitalismo, onde verificamos uma mudança nas estratégias de acumulação do capital, expressa na passagem do regime de produção fordista para a acumulação flexível?

Procurando responder a estas questões, buscamos por meio da análise dos períodos de industrialização na cidade de Pelotas compreender os vínculos estabelecidos entre a indústria e o espaço, ao longo de 80 anos, para então nos debruçarmos no reconhecimento do processo de desindustrialização deste espaço e suas resultantes espaciais, em especial o surgimento das friches industrielles.

3.1 A Produção Social do Espaço em Pelotas

3.1.1 A cidade pré-industrial: A pecuária como principal agente de expansão geográfica

A história da cidade de Pelotas reflete o modo pelo qual a sociedade local se

4 Em referência à SANTOS (1994). Segundo o autor o meio técnico-científico-informacional refere-se à terceira etapa da história do meio geográfico, que tem início após a segunda guerra mundial e sua afirmação na década de 1970, distinguindo-se dos demais períodos pela profunda interação entre a ciência e a técnica, sob a égide do mercado global.

organizou para a produção de sua vida material. Desde o início, sua ocupação e povoamento estiveram ligados ao desenvolvimento da pecuária, atividade impulsionada pelo surgimento de uma nova frente dinâmica da economia colonial, expressa na descoberta do ouro nas Minas Gerais, no final do século XVII.

A descoberta do ouro marcou a transição da economia baseada eminentemente na exportação do açúcar, do Nordeste brasileiro, para um novo modo de articulação econômica, localizado agora no centro do país. O acelerado povoamento da região mineira desenvolveu um importante mercado consumidor interno, necessitado do abastecimento de bens de consumo correntes vindos de outras regiões do Brasil, sobretudo animais de transporte, couro e carne. Tal conjuntura serviu como fator de estímulo ao desenvolvimento de setores econômicos subsidiários à economia do ouro, levando a elaboração de novas formas de exploração econômica e a expansão do território colonial.

É com base neste processo que tem início a ocupação econômica do extremo sul do Brasil através da concessão das sesmarias e do surgimento da “Estância” como principal instrumento de definição estrutural do território gaúcho. Nesse sentido a pecuária aparece como o principal agente de expansão geográfica, possibilitando a ocupação de grandes extensões de terras. Conforme Caio Prado Junior (1963):

“A base econômica da colonização do extremo-sul será a pecuária. Os campos imensos que o constituem, com uma vasta vegetação herbosa que dá boa forragem, lhe são altamente favoráveis. O gado se multiplicará aí tão rapidamente que, embora mais ou menos abandonado e sem trato especial algum, adquirirá uma densidade que não tem paralelo em outra região da colônia.” (PRADO JR: 1963, p. 95)

De início a exploração econômica do Rio Grande do Sul foi marcada pelo aproveitamento da vacaria, os rebanhos dispersos e semi-selvagens oriundos do desmembramento das missões jesuíticas pelo bandeirantismo do século XVII. A captura do gado num primeiro momento era feita por tropeiros e contrabandistas que visavam vender os animais nas vilas do litoral brasileiro na chamada “preação” do gado das vacarias. Com o desenvolvimento das gerais a simples caça ou prea do gado não atendia à grande demanda do mercado mineiro, o que exigiu uma nova forma de aproveitamento do rebanho, que passa a ser feito através das

“invernadas”, grandes áreas de campo cercadas onde o gado era engordado e recebia cuidados dos índios charruas da região.

Somente por volta da segunda metade do século XVII é que a pecuária sulina atinge seu pleno desenvolvimento através da implantação das primeiras estâncias, enormes sesmarias que eram concedidas pela coroa portuguesa a indivíduos que pudessem defender as terras e explorá-las economicamente, doadas principalmente à militares. De acordo com Rhoden, (1999: p.140), “a concessão das sesmarias transformou-se, desta maneira, na primeira grande vertente do processo de povoamento e urbanização do território sulino brasileiro”. Conforme lembra Arriada (1994):

“A estância vai marcar um aspecto fundamental na economia do Rio Grande do Sul, principalmente por causa das possibilidades geradas pela riqueza oriunda dos imensos rebanhos bovinos. Com ela tem início o fracionamento do território sulino e o primeiro ensaio de fixação do homem à terra, pois, antes, o que havia, era só a fixação do homem em determinados locais, via de regra postos militares” (ARRIADA, 1994, p.32)

A estância marcou também a origem do latifúndio no Rio Grande do Sul, especialmente na metade sul do Estado onde até hoje predominam municípios com grande extensão territorial. Do mesmo modo, este modo de ocupação da terra acabou por definir os traços iniciais de uma sociedade estratificada, já que limitou o acesso à terra, e altamente concentradora da riqueza, já que está ficava na mão de um pequeno numero de famílias.

Os primeiros proprietários a fundar estâncias para criação de gado na região onde hoje se localiza a cidade de Pelotas foram oficiais das guarnições militares de Rio Grande e famílias portuguesas deslocadas de Sacramento em decorrência dos conflitos militares entre Portugal e Espanha. Neste momento Pelotas ainda é apenas distrito da cidade do Rio Grande.

Será a abundância do gado na região que dará as condições gerais para o aparecimento das primeiras charqueadas às margens do Arroio Pelotas, primeira forma de beneficiamento da matéria-prima de origem pecuária estabelecida no Estado. De acordo com Poetsch (2002), a primeira charqueada estabelecida onde hoje se encontra a cidade de Pelotas foi a do português José Pinto Martins, que:

“estabeleceu a sua fábrica de salgar carnes num recanto afastado do litoral,

ou seja, do porto de Rio Grande, provavelmente porque a proximidade com o mar, isto é, com a areia e os ventos, arruinaria a produção. Por tal razão escolheu as margens do arroio Pelotas. Utilizando um iate chegava-se ao São Gonçalo, do São Gonçalo à Lagoa dos Patos, da Lagoa dos Patos ao Rio Grande (ou a São José do Norte) em poucas horas. Depois outras charqueadas se disseminaram ao longo de outros afluentes do Rio São Gonçalo, como os arroios Santa Barbara, Moreira e Fragata” (POETSCH, 2002, p.90)

Neste contexto é que tem início a ocupação e o povoamento da região de Pelotas, articulada em função da nova economia colonial. Isso revela uma história diferenciada e diretamente ligada ao desenvolvimento econômico, num território em que até então a conquista da terra dava-se em função da ocupação militar.

3.1.2 Da pecuária ao beneficiamento primitivo: As charqueadas como atividade decisiva na formação da cidade.

A criação organizada do gado chucro originário das missões ofereceu as condições necessárias para o desenvolvimento da atividade saladeril em Pelotas. A produção do charque tinha como destino principal a alimentação dos escravos, sendo comercializado em todo território nacional a excelentes preços e quase monopólio da região, o que permitiu a rápida expansão da atividade, juntamente com a produção de couros e peles. Segundo Poetsch (2002):

“Um conjunto de fatores fez com que o charque atingisse grande prosperidade: matéria-prima em abundância, facilidade relativa de acesso aos mercados do centro e do norte do país, através do Porto de Rio Grande, existência de demanda nesses mercados, possibilidade de suprir mão-de-obra através da importação de escravos e, principalmente, a localização ideal para a implantação desse tipo de atividade às margens do canal São Gonçalo, do arroio Pelotas e do Santa Bárbara.” (POETSCH, 2002, p.94)

Seu crescimento foi tamanho que em 1853 haviam cerca de 40 charqueadas e a produção superava o rebanho local, levando a região a importar gado de outras localidades, transformando a cidade em um importante centro de convergência de rotas comerciais. Nesta mesma época outros setores passaram a se desenvolver a partir da expansão da atividade saladeril, como olarias e as primeiras fábricas,

concentrando 91 estabelecimentos dos 256 existentes em toda província, com um amplo desenvolvimento do comércio local para os padrões da época.

A grande concentração de riqueza representou os primeiros traços do surgimento de uma forte aristocracia local, que iria marcar profundamente o destino da cidade. Será a partir desta crescente acumulação de capital proveniente das charqueadas e do comércio dela adjacente, que terá início a construção das primeiras obras onde hoje se assenta o sítio urbano de Pelotas.

As primeiras obras na freguesia, elevada à cidade em 1835, foram realizadas na área mais elevada entre o canal São Gonçalo e Santa Bárbara, deslocando as famílias das estâncias onde o charque era produzido, na intersecção entre o arroio Pelotas e o canal São Gonçalo, devido à insalubridade do local de circulação e abate do gado. Entretanto, a escolha do sítio, conforme lembra Vieira (2005), não se deu apenas em função das características fisiográficas da região, mas sim das relações sociais que se imprimiam no espaço, expressa nos interesses dos proprietários que objetivavam a construção da cidade em suas terras visando o lucro futuro a partir do seu loteamento e do posterior desenvolvimento da cidade. De acordo com Poetsch (2002):

“Em 1815 foi confeccionada a primeira planta da área urbana de Pelotas. O segundo loteamento da Freguesia se deu nas terras doadas pelo governador da capitania de São Pedro do Sul, Dom Diogo de Souza, a Mariana Eufrásia da Silveira (...). A doação estava condicionada à obrigação de ceder terrenos necessários ao serviço público. (...) Desse modo, estavam criadas as condições para a implantação da Vila, aspiração de toda comunidade. A Freguesia foi elevada a Vila em sete de abril de 1832, e a área adquiriu capacidade administrativa, exercida por intermédio da câmara. Em 27 de junho de 1835 a Vila tornou-se cidade” (POETSCH, 2002, p.95)

A cidade de Pelotas passa por um expressivo crescimento populacional no período que vai de 1814 a 1860. Enquanto o total da população do Rio Grande do Sul cresceu 286% neste período, a de Pelotas aumentou 754%, fazendo com que a cidade, em 1880, tivesse a mesma população de Porto Alegre e de São Paulo. Além disso, a importância da atividade saladeril colocava Pelotas como o oitavo município de maior renda no país, estando à frente, inclusive, de cidades como Campinas e Santos. Segundo Arendt & Carrio, também “estima-se que, em meados do século XIX, o patrimônio dos charqueadores era suficiente para que adquirissem as maiores

plantations de café disponíveis do Sudeste” (Arendt & Carrio, s/p 2010)

O padrão arquitetônico da nova cidade se caracterizou por uma arquitetura refinada, com teatros, museus, clubes e monumentos trazidos de outros países. A elite que se constituía mantinha contato direto com o exterior, inspirando seus costumes nos moldes da cultura européia.

Figura 2
Chafariz da Matriz, 1902 – ponto inicial da construção da cidade.



Fonte: Acervo do Sanep

Assim, a cidade passou a ser produzida segundo a organização desta aristocracia que se fundamentava na produção artesanal da carne salgada e na exploração da mão-de-obra escrava. De acordo com Vieira:

“O fato é que o espaço pelotense mostrava uma complementaridade entre as atividades rurais e urbanas. A cidade surge em atendimento das necessidades geradas pela sociedade existente no local. É engendrada por ela para lhe servir.” (VIEIRA, 2005, p.112)

A produção do charque era orientada para o atendimento da demanda do mercado interno nacional, abrangendo assim varias unidades regionais do país num mercado ainda disperso. Com o desenvolvimento da atividade e a alta demanda, as charqueadas passaram a exportar seus produtos para outros países, além da importação de escravos e de produtos como o sal utilizado no processo de

beneficiamento da carne.

Decorrente deste fluxo comercial de exportação e importação, a cidade foi equipada com a construção de um porto fluvial, com a primeira obra de dragagem do canal datando 1832, e atendida por uma malha ferroviária no ano de 1861, ligando Pelotas à região da campanha gaucha e ao porto de Rio Grande, principal centro de escoamento da produção. (GUTIERREZ, p.6)

Figura 3
Porto de Pelotas no início do século XX.



Fonte: acervo da Secut

Figura 4
Estação Ferroviária



Fonte: <http://imagenshistoricas.blogspot.com/2009/11/fotos-antigas-de-pelotas.htm>

Apesar das amplas transformações que imprimiu no espaço, a indústria saladeril não foi capaz de se manter como principal atividade econômica na virada para o século XX, nem conduziu a uma evolução fabril a atividade manufatureira da região.

A economia do charque apresentava por si mesma uma contradição básica capaz de afetar seu desenvolvimento. De um lado apresentava condições favoráveis de articulação no contexto nacional, através das exportações, enquanto de outro se obstaculizava em função de sua forma de produção arcaica e escravista, o que impedia o desenvolvimento de um capitalismo mais avançado, assentado no trabalho livre e no desenvolvimento do mercado local. Segundo dados da F.E.E (1981)⁵ em 1858 para uma população de 7.763 pessoas livres, existiam 4.788 escravos, cerca de 7% do total de escravos da província.

Com a abolição da escravatura em 1888, a atividade saladeril foi amplamente afetada. Não contando mais com a mão-de-obra escrava, a economia local sofreu uma forte crise acentuada pela concorrência com a produção saladeril da Argentina, que a muito vinha utilizando a mão-de-obra livre, além da modificação dos hábitos alimentares no Brasil onde o charque deixou de ser a alimentação de base da população.

A aristocracia pelotense, receosa em efetivar novos empreendimentos e restrita às formas de produção tradicionais, não conseguiu efetivar a reconversão econômica com a crise que se apregoava na produção do charque. A mudança no perfil econômico do município se efetivará somente com a vinda dos imigrantes europeus que articulam a transição da economia saladeril para a industrial, fomentando a produção de bens-não-duráveis, sobretudo de alimentos, que será a nova matriz econômica do município, fortemente sustentada até o início da década de 1980.

3.1.3 Da acumulação comercial ao capital industrial: A industrialização do espaço em Pelotas. (1860 a 1930)

5 F.E.E – De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1981, p.63. In: FUPURP, p.16. s/d.

As primeiras indústrias de Pelotas surgem dentro do contexto de industrialização dispersa incipiente no Rio Grande do Sul no final do século XIX. A industrialização dispersa pode ser caracterizada como o surgimento de complexos industriais sem articulação no contexto nacional, formando economias regionais isoladas. Seu surgimento decorre da inexistência de um mercado interno nacional suficientemente forte e dinâmico capaz de integrar as várias unidades regionais em torno de interesses econômicos comuns.

“O período em foco é de especial interesse, pois corresponde a uma etapa prévia à integração do mercado interno para a produção industrial (TARGA, RIBEIRO & HERRLEIN JR., 1998), durante a qual a industrialização brasileira esteve restringida pela quase completa ausência de um departamento produtor de bens de produção” (HERRLEIN JR, 2000, p. 103).

Este isolamento deve-se, em parte, à proclamação da república em 1889 que acaba por dedicar uma maior autonomia aos estados da união, fortalecendo as oligarquias regionais e seus interesses particulares, o que dificultava um diálogo nacional. Neste período a economia do país configura-se como um conjunto de ilhas ou arquipélagos econômicos, independentes e autônomos que se articulam muito mais com os mercados internacionais do que entre as unidades do próprio país.

Do mesmo modo, a precariedade dos transportes, que dificultava a circulação das mercadorias pelo território nacional, facilitou o desenvolvimento de economias isoladas. Esta restrição alavancou o desenvolvimento da indústria local na medida em que servia como barreira protecionista em relação à concorrência com outras regiões do país. O desenvolvimento urbano-industrial, em plena expansão na região de São Paulo, por exemplo, não representou grande concorrência para a indústria gaúcha neste período, devido à dificuldade da entrada na região dos produtos oriundos da indústria paulista. Isto fez com que Indústria sul-rio-grandense, de 1920 até 1950 operasse com produtividade superior a da indústria de São Paulo. (HERRLEIN JR, 2000)

De acordo com Pesavento (1983) o processo de industrialização no Rio Grande do Sul decorreu do processo de acumulação de capital realizado pelos agentes mercantis que atuavam como intermediários entre a economia agropecuária

colonial e os mercados consumidores das principais cidades do estado: Rio Grande, Pelotas e a capital Porto Alegre. Como decorrência do monopólio exercido por estes comerciantes, em sua maioria imigrante europeus, foi possível que se formassem as primeiras empresas que deram origem a indústria sul-rio-grandense que começa a crescer em Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas, Caxias do Sul e em outras cidades, ligada principalmente aos setores de alimentos, tecidos, móveis e calçados.

No entanto, observa-se uma diferenciação quanto ao desenvolvimento e diversificação das atividades industriais nas principais cidades do Estado, formando com isso diferentes centros regionais de acumulação industrial. Segundo Herrlein Jr (2000):

“Em Porto Alegre e nas maiores cidades da zona colonial, havia uma diversificada indústria de bens de consumo não-durável, originada principalmente a partir da acumulação comercial, com predominância de pequenos e médios estabelecimentos, voltados ao atendimento do mercado regional de bens de consumo não-duráveis (alimentação, bebidas, têxtil, vestuário, calçados, vidros e metalúrgica). Nas cidades da zona sul do estado, Rio Grande e Pelotas, havia um contingente menor de estabelecimentos em poucos ramos industriais (têxtil, alimentação, fumo e couros) e com uma maior concentração da estrutura da produção, na qual sobressaíam estabelecimentos médios e grandes.” (HERRLEIN JR, 2000 p.104)

Isto evidencia que além das diversidades fisiográficas entre o norte e o sul do estado do Rio Grande do sul, acentuaram-se diferenças quanto ao surgimento e desenvolvimento das indústrias. Tal situação decorre, de certo modo, do próprio processo de colonização instaurado em cada região.

O sul, colonizado pelos açorianos e lusos, num contexto da expansão econômica da pecuária colonial, imprimiu características econômicas e sociais no lugar que marcaram profundamente sua história e desenvolvimento. As principais características desta política de povoamento estão na grande estratificação social, onde surgem as figuras do fazendeiro e do escravo, assim como no sistema de acesso à terra, caracterizado pela monocultura extensiva e pela grande propriedade rural. O norte, por sua vez, teve uma colonização articulada em função da chegada dos imigrantes alemães e italianos, além dos açorianos na região de Porto Alegre, que ao se fixarem à terra efetivaram uma diversificação da produção, baseada na mão de obra familiar e na produção para a subsistência, ampliando a esfera do

trabalho artesanal, da pequena propriedade e ajustada a uma estrutura social mais igualitária.

Quando tem início o primeiro surto industrial no estado, estas regiões acentuam suas diferenças formando centros de acumulação industrial diversificados, com indústrias de diferentes dimensões e graus de dinamismos. Este perfil da indústria da zona colonial (serra gaúcha) e da indústria nascente na metade sul fortaleceu o caráter preponderantemente regional de cada parte do estado, em consonância com os mercados que elas articulam. Em conjunto elas conferiram ao Rio Grande do Sul uma notável diversificação produtiva (TEJO, 1939).

De acordo com o censo industrial de 1907⁶, das 100 maiores firmas manufatureiras do Brasil, 26 estavam localizadas no Rio Grande do Sul, conforme mostra a tabela.

Tabela 1
Colocação das indústrias gaúchas no ranking das 100 maiores firmas manufatureiras do Brasil, em 1907.

ORDEM	NOME DA FIRMA	SETORES	VALOR DA PRODUÇÃO	CAPITAL	TRABALHADORES
8	Emilio Calo & Cia	Carne seca	5563	900	500
16	Araya Irigoyen	Carne seca	3735	500	410
20	Ribeiro Magalhães	Carne seca	3362	500	370
28	Otero, Gomes & Cia	Banha	2780	1200	100
31	Pedro Osório & Cia	Carne seca	2438	500	350
32	Indústria Bageense	Carne seca	2434	400	300
33	Albino Cunha	Moagem	2420	616	160
53	S.A	Carne seca	1759	259	200
54	João Tamborim	Carne seca	1759	100	150
55	Nicolau Alam	Carne seca	1713	100	200
56	Cia Fabril União	Tecidos	1710	5000	1008
60	Uma Cia	Carne seca	1669	350	180

6 O autor destaca possíveis falhas no censo industrial de 1907. No entanto podemos observar a importância da indústria do charque no Rio Grande do Sul. 16 das 26 indústrias gaúchas tinham como produto a carne salgada, enquanto as 10 restantes dedicavam-se à produção de banha, vinhos, moagem, fundição, tecidos e chapéus.

61	Jacob Renner & Cia	Banha	1650	500	55
62	Nunes & Irmão	Carne seca	1650	120	70
69	Christiano Jacob Trost	Banha	1400	380	41
72	Empresa Lacerda & Cia	Carne seca	1288	250	60
83	José Andreazza	Vinho	1200	150	84
85	Breitas & Filho	Carne seca	1146	150	100
87	Manuel Patrício & Filho	Carne seca	1110	120	85
88	Zeferino Lopes Moura	Carne seca	1109	180	78
91	F. Rheingantz	Chapéu	1100	300	164
93	Mendonça Azevedo	Carne seca	1066	250	79
94	Augusto Nogueira	Carne Seca	1066	150	80
97	Fabril Paulistana	Tecidos	1050	3687	400
98	Santos Becchi & Cia	Tecidos	1050	800	700
100	Mecânica e Importadora	Fundições	300	5000	353

Fonte: Censo Industrial do Brasil apud SILVA, 2006

A indústria gaucha, em sua maioria, concentrava sua produção para o atendimento do mercado local. Apenas uma parte delas, principalmente nos ramos têxtil, de carnes e de fumo - preponderante na metade sul do estado - destinavam majoritariamente suas produções para o mercado nacional e internacional. (HERRLEIN JR, 2000)

A zona colonial articulava-se com São Paulo, enviando as produções agropecuárias, principalmente banha, trigo, fumo e vinho por Porto Alegre, fomentando assim a industrialização na região a partir da acumulação de capital do comércio de exportação. O sul, entretanto, articulava-se com o restante do país e com o exterior através da produção pecuária e do charque.

“A indústria surgiu com base em duas formações sócio-econômicas sub-regionais distintas cuja produção agropecuária de “exportação” alcançou, de modos também distintos, colocação principalmente nos mercados regionais brasileiros e muito secundariamente no mercado mundial. A produção mercantil de alimentos in natura e processados da zona das colônias tiveram origem numa economia de subsistência formada por pequenos proprietários, que muito cedo se tornou abastecedora dos mercados locais e paulatinamente atingiria o mercado estadual e colocação nas outras regiões brasileiras em processo de urbanização. Já a produção agropecuária oriunda da outra zona do estado constituía no início da República a maior parcela das exportações estaduais (FONSECA, 1985, p.282), ocupando desde o início do século XIX um lugar relevante nos mercados das demais regiões brasileiras, no caso dos produtos da pecuária, da mesma forma como com o arroz (embora este somente a partir

dos anos 1910).” (HERRLEIN JR, 2000, p.105)

As cidades de Rio Grande e Pelotas já tinham consolidado certa articulação com os mercados consumidores do centro do país com a expansão da economia colonial, definindo-se assim uma região mercantil relativamente autônoma. Eram cidades portuárias que se comunicavam diretamente com os mercados consumidores do interior do Brasil, assim como mercados de além-mar. Embora o território brasileiro se encontrasse fragmentado em ilhas econômicas regionais, as ligações internas entre esses arquipélagos, apesar de frágeis, constituíam o principal mercado consumidor dos produtos da região, num período em que os mercados externos tinham maior importância que o embrionário mercado nacional.

A infra-estrutura ferroviária e portuária implantada na região com a expansão da economia do charque ajudou a conformar o estabelecimento de indústrias de médio e grande porte, aproveitando as estruturas existentes para o transporte de matérias-primas e dos produtos industriais. Segundo Herrlein Jr (2000):

“Nessas cidades da zona sul do estado, Rio Grande e Pelotas, havia um contingente menor de estabelecimentos em poucos ramos industriais (têxtil, alimentação, fumo e couros) e com uma maior concentração da estrutura da produção, na qual sobressaíam estabelecimentos médios e grandes. Nessas cidades, devido às vantagens de localização junto ao único porto marítimo e por constituírem juntos o principal pólo de acumulação comercial e urbanização da zona de produção pecuária extensiva e das charqueadas, surgiram “empresas que nasceram grandes” (SOUZA, 1973, p. 80 apud HERRLEIN JR, p.104)

Embora no sul a tradição econômica das cidades estivesse na pecuária e no beneficiamento primitivo de suas matérias-primas, as primeiras indústrias não surgem decorrentes da reconversão direta do capital do campo para o capital industrial. Na realidade, as primeiras indústrias a serem implantadas em Pelotas e Rio Grande são empreendimentos oriundos da iniciativa privada de alguns imigrantes, sobretudo alemães, que prosperam com a atividade comercial desenvolvida na região. Os estancieiros e charqueadores, ligados à fortes laços tradicionais que se opunham ao desenvolvimento das práticas capitalistas modernas, como dito anteriormente, não foram capazes de operar esta reconversão econômica. Entre as poucas iniciativas desta elite local na conformação de novos empreendimentos cita-se a criação do Banco Pelotense em 1931, um dos maiores

bancos do país em volume de depósito, a Companhia Telefônica Melhoramentos e Resistência e algumas indústrias de transformação.

As transformações sociais e a conseqüente modificação no espaço em Pelotas, nos moldes de uma industrialização capitalista, se efetivaram com a vinda dos imigrantes que trouxeram com eles as técnicas necessárias e uma nova mentalidade capaz de viabilizar o surgimento da indústria e sua diversificação. Conforme Vieira:

“Desde logo, há uma diversificação da economia até então baseada em um único produto: o charque. Diversos relatos nos dão conta desta diversidade, apontando um desenvolvimento industrial incipiente com a instalação de moinho, curtume, cervejaria, fábricas de vidro, chapéus, máquinas de escrever, aparelhos ortopédicos, cofres, móveis, sabão, velas, cerâmicas, produtos farmacêuticos, confeitarias entre outros.” (VIEIRA, 2005, p.121)

Uma das primeiras indústrias a ser fundada na cidade de Pelotas foi a F. C. Lang S.A, fundada em 20 de setembro de 1864 por Frederico Carlos Lang, imigrante alemão nascido em Berschweller que chegou à cidade por volta de 1861. A indústria Lang especializou-se na produção de velas e sabão, utilizando o sebo de origem animal como matéria-prima para sua produção, visto a abundância do produto na região. No decorrer das primeiras décadas do século XX, a empresa cresceu e expandiu seu mercado ao ponto de conquistar vários prêmios em exposições internacionais por seus produtos.

Figura 5
Ilustração de 1912 apresentando etapas do empreendimento.



Fonte: Diário da Manhã 18.10.199

Outras indústrias surgiram na cidade desde então. Em 1870 foi fundada a cervejaria Ritter de propriedade de Carlos Ritter, uma pequena fábrica localizada na Rua Tiradentes, à margem esquerda do arroio Santa Bárbara, especializada na produção de cervejas, gasosas, água mineral, espumatina, siphon e refrescos. Em poucos anos a empresa cresceu ampliando sua capacidade produtiva, transferindo suas instalações para a Praça Floriano Peixoto (atual Praça Cipriano Barcelos) numa área de 3.054 metros quadrados, distribuindo seus produtos por todo o estado do Rio Grande do Sul, assim como em todos os outros estados da República. Contava com cerca de 80 operários, três maquinistas e três foguistas, além de outros pequenos cargos, com uma produção de 4, 500, 000 garrafas de cerveja por ano. Suas principais marcas de cerveja eram a Pelotense, Pilsen, Ritter, Brau Preta, Marzen Bier e Americana. A fundação desta empresa e seu desenvolvimento marcaram a industrialização de Pelotas, tanto pela dimensão e importância deste estabelecimento, como por iniciar um importante segmento da indústria local no ramo de bebidas.

Figura 6
Rótulo da Cerveja Americana, marca da Cervejaria Ritter



Fonte: Acervo Bibliotheca Pública Pelotense

Aproveitando o sucesso da Cervejaria Ritter, é inaugurada em 24 de setembro

de 1889, por Leopoldo Haertel, a Cervejaria Sul Rio-Grandense. A cervejaria estava localizada na Rua Benjamin Constant nº 51, próxima ao porto da cidade, em um edifício de sobrado, com oito aberturas de frente para a fábrica, construída pelo seu proprietário. Suas primeiras instalações foram na Rua Conde de Porto Alegre, aos fundos do sobrado, num pequeno galpão alugado. Seu capital inicial foi modesto, cerca de quatrocentos mil réis, sendo que ao fim dos primeiros vinte anos o patrimônio da empresa já ultrapassava os seiscentos contos de réis. (Kreme, 1992)

A fábrica produzia, nos primeiros anos, 100.000 quilos de gelo e 1.500.000 garrafas de cerveja, gasosa e siphon, ampliando nos anos seguintes sua produção para 25.000.000 garrafas, sendo 20.000.000 de cerveja. Suas principais marcas eram a Cerveja Peru, Porco e São Luís. Empregava cerca de 60 operários, dois maquinistas, cinco ajudantes de máquinas e um mestre, além de outros cargos administrativos.

A empresa obteve grande reconhecimento abrangendo importante parcela do mercado consumidor do estado e de outras regiões do país, ampliando a importância da indústria de bebidas da região de Pelotas no mercado nacional.

Figura 7
Fachada da Cervejaria Sul Rio-Grandense em 1911



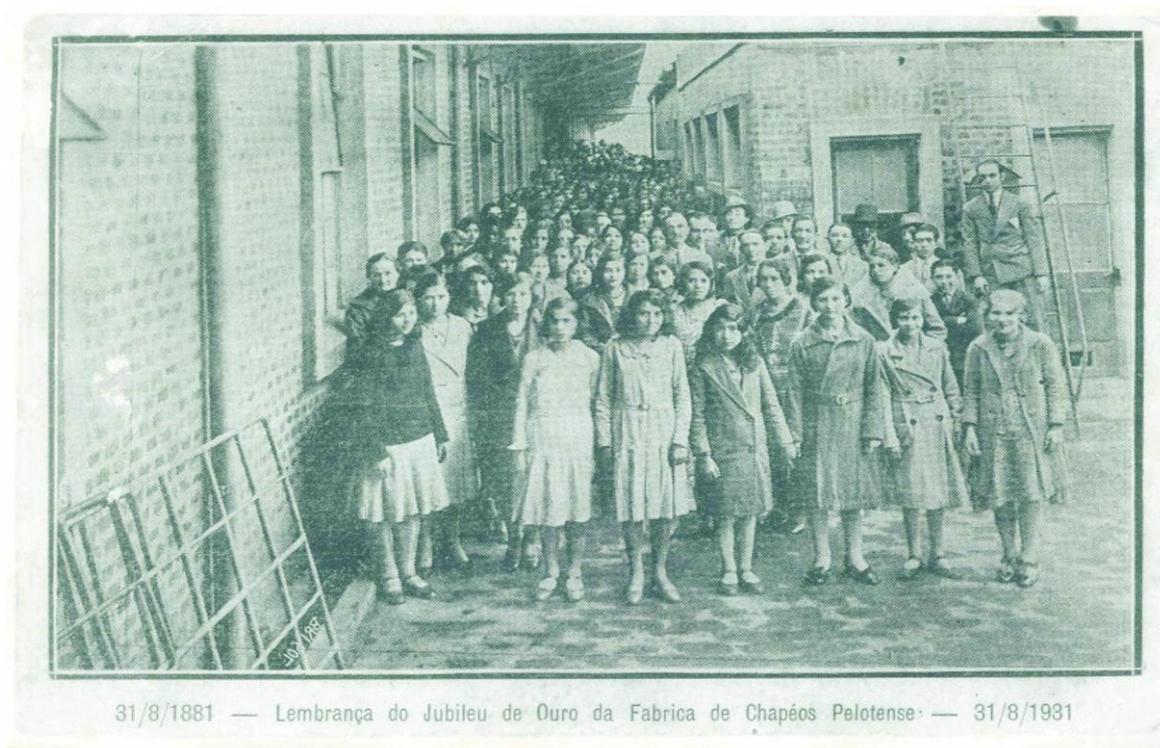
Fonte: <http://imagenshistoricas.blogspot.com/2009/11/fotos-antigas-de-pelotas.htm>

Além destas indústrias, outras marcaram expressivamente o processo de

industrialização em Pelotas neste período. No ramo das indústrias têxtil, cita-se a Fabrika de Chapéus Pelotense e a Companhia Fiação e Tecidos Pelotense.

A Fábrica de Chapéus Pelotense foi fundada em 31 de agosto de 1881, pela firma Cordeiro & Wiener, sendo um dos estabelecimentos mais importantes e conceituados no ramo têxtil em todo o território nacional. A empresa especializava-se na produção de chapéus de diferentes qualidades de pêlo, inclusive alguns confeccionados com pêlo da nutria, conhecida regionalmente pelo nome de “ratão do banhado”, espécie abundante no Rio Grande do sul. Seus produtos atingiam todo o mercado nacional, tendo casas de varejo nas cidades de Rio de Janeiro, São Paulo (quatro casas), Curitiba, Blumenau, Porto Alegre, Rio Grande, Alegrete, Uruguaiana, Santa Vitoria do Palmar, Caxias do sul, São Gabriel, Rosário do Sul, Cruz Alta, Santana do Livramento, Santa Maria e Bagé, além de exportar seus produtos para o estrangeiro e possuir representantes de seus produtos em todos os estados do Brasil, de Minas Gerais ao Distrito Federal. Dez anos após sua fundação, em 1891, a empresa foi comprada por Carlos Guilherme Rheigantz pertencendo a esta família até 1932 quando a empresa foi comprada pela Companhia União Fabril, localizada na cidade do Rio Grande.

Figura 8
Foto das comemorações do jubileu de ouro da Fábrica de Chapéus Pelotense em 1931



Fonte: acervo da Biblioteca Publica Pelotense

Já na virada para o século XX, em cinco de fevereiro de 1908, foi fundada a companhia Fiação e Tecidos Pelotense pelo coronel Alberto Roberto Rosa, figura já conhecida na cidade de Pelotas pelos empreendimentos realizados. A fábrica estava instalada na Rua Moreira Cesar nº 12, próxima ao cais do porto, em um grande edifício com área de 16.000 metros quadrados, constituído de diversos pavilhões de alvenaria, com cobertura de ferro e vidro, construído pelo engenheiro Dr. Benjamin Gastal. Sua produção consistia na fabricação de morins, algodões, brins, riscados, lenços, guardanapos, pelúcias, panos de mesa e outros tecidos de algodão, atendendo ao mercado nacional e também ao exterior.

Na segunda metade do século XX, empregava cerca de 500 operários, sendo que apenas 200 eram homens, enquanto o restante era composto por mulheres e crianças. Um relato publicado anonimamente no Diário Popular, retrata um pouco a atmosfera da fábrica neste período. Segundo o relato:

“A fábrica estava em plena atividade. Uma multidão de operários, diligentes e silenciosos, entregavam-se aos labores, enquanto as máquinas, impelidas pelas transmissões e estas movidas a vapor enchiam todo o vasto âmbito

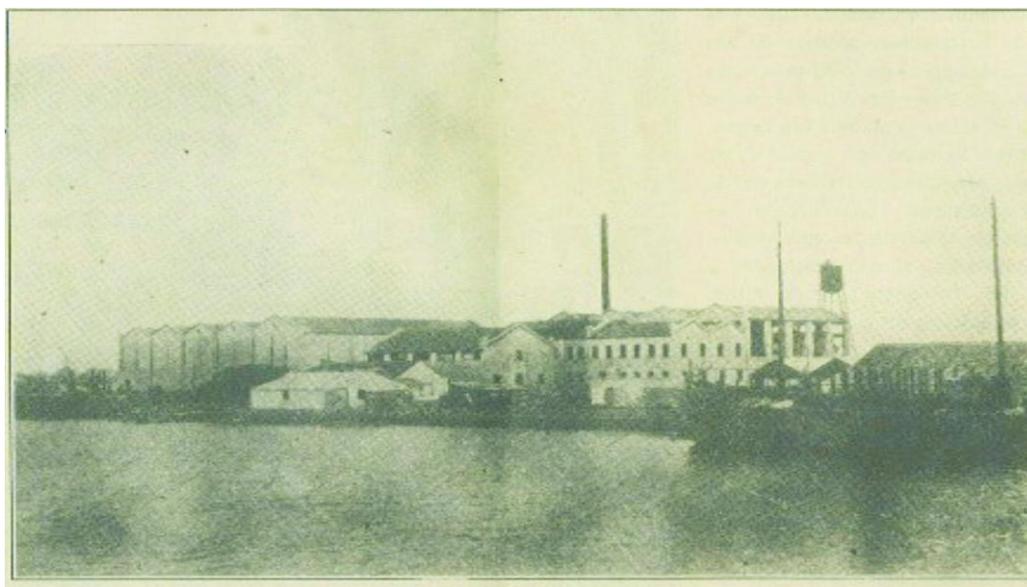
daquela grandiosa colméia de um ruído estrepitoso de trabalho e de vida. O nosso representante foi acompanhado pelos dignos diretores da Companhia, senhores capitão Antônio Planella e doutor Benjamin Gastal, que tudo informam. (...) Eis-no na fábrica ou, por outra, vamos começar a assistir as transformações por que passa o algodão, desde o momento no qual era desenfundado até o alvíssimo morim, marcado com sua agarrida etiqueta. A primeira fase é a da limpeza, que se fazia na sala de ventilação. O algodão entrava para abatedora, intitulada “maquina do diabo” e aí era abatido, ventilado, despojado, enfim, da maior parte das impurezas. Da batedora passava o mesmo para outras duas máquinas, que preparavam a pasta. Esta era, daí, transportada às cardadoras, em numero de 24 e instaladas no atelier da fição. As cardadoras completavam a limpeza do algodão e iniciavam o fabrico do fio, que logo ia para outras duas máquinas que lhe davam a primeira torção e, em seguida, para quatro mais, chamadas intermediárias. Sucediã-se outras duas máquinas e com elas a evolução maravilhosa do algodão, pouco antes em estado bruto. São 15 para fio fino e 3 para carretéis de fios brancos e coloridos, que rodavam vertiginosamente aos olhos atentos dos operários. São mais duas maçarocas de fios em cor, 4 para meadas, 1 para fio torcido, máquinas por toda parte, que as polias acionavam, obedecendo, docilmente, nas engrenagens lubrificadas, ao impulso criador da força inconsciente. Seguiam pacientes e engenhosas, manufaturando os tecidos, sob a inspeção dos artífices.(...) Ei-nos, finalmente, no salão de tecelagem, que não era menos amplo que o da fição. Como pelotões de disciplinados soldados germânicos, estavam ali duzentos teares. Num instante, paramos para observar e, recém iniciados, admiramos o engenho inventivo do homem, que ao ferro bruto deu formas e pôde realizar o que vimos.” (Diário Popular, *apud* KREMER, Diário da Manhã, 13.09.1992)

Em 1919, com capital local, foi inaugurada a Companhia Frigorífico Rio Grande (Frigorífico Pelotense), especializado na produção de carnes e miúdos, conservas de carnes e línguas, além de um departamento de graxas, óleos e fertilizantes cuja produção destinava-se ao mercado regional e também estrangeiro, exportando seus produtos pelo porto do Rio Grande para a Inglaterra. O Frigorífico estava localizado às margens do Canal São Gonçalo, nas proximidades do porto, no começo da Rua Gomes Carneiro, num edifício com 13 câmaras, a maioria refrigerada com amoníaco e três depósitos grandes. Segundo kremer (1992):

“A matança iniciou-se no dia 25 de maio de 1920 e terminou no dia 10 de junho do citado ano, tendo-se abatido aproximadamente 3.000 animais, dos quais 1034 foram empregados em charque e o restante congelado, exportado para a Inglaterra. As carnes foram conduzidas ao porto de Rio Grande pela chata denominada SUL, a qual pertencia ao frigorífico. Esta chata estava isolada e instalada na mesma forma das câmaras frigoríficas do estabelecimento com encanamento de amoníaco pelo sistema de 'expansão direta'. A chata SUL tinha capacidade para 300 toneladas de carne e também tinha maquinário próprio.” (KREMER, Diário da Manhã, 06.09.1992)

O Frigorífico Rio Grande manteve suas atividades com capital local até o ano de 1943 quando foi incorporado por um grupo industrial da Inglaterra, passando a ser chamado de Frigorífico Anglo S.A.

Figura 9
Frigorífico Anglo S.A.



Fonte: Diário da Manhã 06.09.1992

O processo de industrialização que se inicia foi de extrema importância para o desenvolvimento urbano em Pelotas. Soares (S/D, p.6) lembra que “a industrialização foi concomitante ao desenvolvimento urbano, com as primeiras obras de saneamento e de provisão de infra-estruturas”.

Figura 10
Construção da rede de esgotos em 1913.



Figura. Fonte: <http://imagenshistoricas.blogspot.com/2009/11/fotos-antigas-de-pelotas.html>

A disposição da atividade industrial no território exerceu grande importância na produção do espaço, visto que conformou novos lugares, modificando assim os padrões de uso e circulação na cidade. VIEIRA (2005) destaca algumas implicações sobre o espaço oriundos do desenvolvimento das atividades industriais em Pelotas:

“As implicações para o espaço urbano são inevitáveis. Embora não existisse um zoneamento rígido, o que se pode observar é que, em geral, as indústrias orientavam sua localização com base nas áreas de maior interesse para a realização de suas funções, sendo determinante o caráter de acessibilidade portuário e ferroviário. Deste modo, ficou marcado no espaço a localização das indústrias iniciais, próximo ao porto e nas cercanias da estação férrea.” (VIEIRA, 2005 p.121)

As primeiras indústrias passaram a se localizar próximas ao porto da cidade, construído ainda em meados do século XIX em função do desenvolvimento da atividade saladeril, e no entorno da malha ferroviária. Esta localização aconteceu em função das vantagens que as infra-estruturas existentes proporcionaram para a realização das funções industriais. O porto configurava-se como a principal porta de entrada e de saída da cidade, servindo para a importação das matérias-primas e escoamento da produção industrial para os mercados consumidores do centro do país e de além-mar. A malha ferroviária, que por sua vez contornava as instalações do porto, escoava os produtos das indústrias pelotenses na direção oeste do estado do Rio Grande do Sul, passando pelo porto de Rio Grande até Bagé, abarcando com isso o contingente mercado consumidor da campanha gaúcha e efetivando a exportação via porto marítimo de toda produção industrial pelotense.

A “zona do porto” passou assim a ser o primeiro espaço amplamente modificado pela expansão da atividade industrial em Pelotas. Fábricas de médio e grande porte, com opulentos instalações redimensionaram a zona portuária, imprimindo um novo ritmo no lugar. Segundo Poetsch (2002)

“O porto de Pelotas fez com que nas suas áreas adjacentes se instalassem indústrias e equipamentos complementares (depósitos, armazéns etc.) que utilizavam, com intensidade, as instalações portuárias. No fim do século XIX e início do século XX, com a diversificação e industrialização mais acelerada formaram-se ao norte da área portuária, núcleos habitacionais de baixa renda, característicos do início da formação do proletariado urbano

(WEINER, 1992, p.117 in POETSCH, 2002, p.99)

As vilas operárias ampliaram a “zona do porto”, dando origem ao atual bairro. Muitas delas eram construídas pelos próprios industriários como forma de acomodar o exército de mão-de-obra que nessa época vinha das cidades vizinhas e da zona colonial do município. Estas habitações, muitas vezes precárias, ao mesmo tempo em que abrigava o proletariado urbano, também serviam como fonte de acumulação para os donos das fábricas, já que estes cobravam taxas e alugueis dos operários. As vilas operárias serviam, antes de tudo, como mais uma esfera de domínio da força de trabalho, assim como o soar dos apitos que marcavam o ritmo da vida e permeavam todo cotidiano das casas que aglutinavam nos arredores das instalações fabris.

O crescimento da população neste período foi determinante na conformação do processo de urbanização. Como principal centro regional, a cidade passou a atrair um contingente cada vez mais expressivo de pessoas que migravam das cidades vizinhas e das áreas rurais em decorrência do êxodo rural, concomitante à expansão da atividade fabril na cidade. Conforme se observa na tabela a seguir, o aumento populacional desponta entre os anos de 1900 e 1940.

Tabela 2
População de Pelotas (1890 a 1940)

ANO	POPULAÇÃO
1890	41,59
1899	43,09
1900	43,88
1911	62,7
1940	104,53

Fonte: CRUZ, exceto 1940, cuja fonte foi ROSA, In: VIEIRA, 2005, p. 121

Em 1919, a contribuição da atividade industrial na economia de Pelotas fez com que a cidade fosse classificada em 7º lugar entre os 1310 municípios brasileiros de maior renda, perdendo apenas para grandes capitais como São Paulo, Belém, Salvador, Santos, Porto Alegre e Recife. (POETSCH, 2002, p.96)

A indústria nascente trouxe consigo o desenvolvimento dos meios de

transporte, tanto em termos intra-urbano, com linhas de bonde de tração animal e elétrico, como inter-regionais, através de estradas federais e estaduais que ligavam a cidade aos principais centros do estado, conformando o município como principal pólo de convergência da metade sul do estado.

Figura 11
Trilhos de bonde elétrico na zona do porto.



Fonte: CARRICONDE, Clodomiro. Álbum de Pelotas. Centenário da Independência do Brasil. Pelotas: s. ed., 1922.

O desenvolvimento do espaço urbano a partir dos transportes efetivou o surgimento de novos bairros e o espraiamento da malha urbana nos sentidos oeste e norte.

“Neste período, a cidade se estrutura a partir do núcleo original, nas proximidades do porto, e se expande, inicialmente para oeste, em direção ao bairro Fragata, ligação com a zona da fronteira com a Argentina e Uruguai. Logo depois, o eixo com direção norte também se adensa, formando importante aglomeração nas Três Vendas, trajeto de ligação com Porto Alegre e o Norte do Estado. Para leste, a ligação se intensifica com o crescimento, em direção ao Areal e aos balneários da praia do Laranjal. Resta, assim, conformado o plano da cidade, cuja malha urbana segue a orientação ditada pelos principais eixos de ligação, como se viu. O eixo em direção oeste teve sua origem a partir do início deste século, ainda que a estrada de ferro, em 1884, que liga Rio Grande com a fronteira tivesse sido instalada naquele eixo, o adensamento provocado por esta via só se verificou mesmo nas proximidades com a estação. O eixo em direção norte começou a se formar a partir de 1910 e, para leste, logo em seguida. Estes surtos de desenvolvimento espaciais foram propiciados pelo desenvolvimento ocorrido, principalmente nos meios de transporte (bonde com tração animal, 1873 e elétrico 1915) e uma série de melhorias introduzidas nestes locais (1912 Cia. de Força e Luz, 1913 Serviços de esgotos).” (VIEIRA, 2005, P. 123-124)

A intensificação deste processo altera profundamente a realidade urbana

desde então. A fragmentação do espaço, racionalizado pelas zonas industriais, comerciais, pelos bairros operários, pelos bairros das elites, transcendeu os limites do território, imbricando profundas transformações nas relações e significações existentes entre a sociedade, o tempo e o espaço. Assim o processo de industrialização marcou significativamente a cidade, marcada pelas estruturas, formas e funções que incorporou, adequadas ao movimento próprio do modo de produção vivenciado neste período.

3.1.4 A indústria sob o viés da substituição de importações (1930 a 1970)

A partir de 1930, o cenário político e econômico no Brasil conformam novas dimensões nos espaços industrializados. O pensamento urbano-industrial, vivenciado neste momento, impeliu na integração do mercado nacional fazendo a industrialização romper com o isolamento das economias regionais, intensificando as desigualdades e a definição do caráter industrial de cada região do país.

Como foi dito anteriormente, o processo de industrialização nascente no Brasil no último quartênio do século XIX, produziu espaços isolados voltados para o atendimento da demanda regional, caracterizando o território nacional como um conjunto de “ilhas” econômicas que se comunicavam muito mais com os mercados externos do que com o incipiente mercado nacional. A revolução de 1930, que teve como base a aliança entre a classe média e a ascendente burguesia industrial e comercial, permitiu uma primeira ruptura com este modelo, possibilitando a unificação da economia nacional e criando com isso as condições necessárias para a expansão da produção industrial no país.

Este processo de desenvolvimento interno da indústria passa a ser estimulado, entre outros, pelas restrições impostas pelo comércio exterior no qual se diminuiu a oferta dos produtos industrializados importados, ao mesmo tempo em que retraiu as exportações dos principais produtos agrícolas, culminando destarte no modelo de substituição de importações ou industrialização restringida. O modelo de substituição de importações, numa ordem distante, decorreu da crise ocorrida na

bolsa de valores de Nova York em 1929, que retraiu os mercados consumidores no mundo diminuindo as exportações dos produtos de gêneros tropicais. A economia brasileira, alicerçada no modelo agroexportador, sentiu latentemente a crise que se apregoava no capitalismo mundial. A redução das exportações foi concomitante à redução das importações de produtos industrializados, já que estes eram sustentados pelas exportações agrícolas.

Com a queda das importações e sobre forte intervenção estatal a indústria nacional passa a crescer num ambiente protegido da concorrência estrangeira. Assim, o modelo de substituição de importações, que visava substituir os bens industriais importados por bens fabricados no Brasil estava em plena marcha.

Entretanto, o desenvolvimento industrial que se inicia tenta reproduzir o processo de industrialização dos países ricos, o que se torna inviável, pois além de tardia, a industrialização brasileira não conta com indústrias de base capaz de viabilizar esta expansão industrial. Todos os bens de produção, neste momento, necessitam da acumulação oriunda das exportações agrícolas para que se efetive a importação dos equipamentos e maquinarias necessária para o desenvolvimento industrial. (MARTINS: 2004, p. 155)

Como forma de viabilizar a unificação do mercado nacional o governo Vargas eliminou os impostos interestaduais que protegiam os mercados regionais, ao mesmo tempo em que dedicou amplo investimentos na construção de rodovias federais que conectaram os principais centros industrializados da época. Esta política ligou através da malha viária o sudeste do Brasil, especialmente o eixo Rio-São Paulo, aos principais centros do nordeste e do sul, fazendo com que os produtos da indústria paulista, em plena expansão, alcançassem estes mercados regionais.

“A questão do transporte foi a principal barreira a ser removida para que ocorresse a integração dos estancos mercados regionais do Brasil do final da década de 1920 e na década de 1930. A solução para o problema dos transportes permitiria a fácil circulação das mercadorias de produção nacional (TARGA, RIBEIRO e HERRLEIN Jr., 1998). Assim, a importância dessa questão é evidente, enquanto o sistema de transportes não estivesse articulado no sentido de integrar as regiões, as economias regionais estariam a salvo da concorrência das mercadorias produzidas em São Paulo, ou seja, manteriam uma dinâmica própria de desenvolvimento. “A carência de meios de transportes que integrassem as regiões constituía natural barreira à competição inter-regional” (TARGA, RIBEIRO e

Assim, a integração do mercado nacional se efetivou através de alguns centros de aglomeração industrial anteriores, como São Paulo, Rio Grande do Sul e Minas Gerais, mantendo com isso um padrão de concentração espacial da indústria.

A intervenção estatal acaba por ser determinante nesta concentração das indústrias no espaço, tanto no momento da escolha do provimento das infra-estruturas de transporte e comunicação, como na hora de priorizar investimentos em determinados setores. É o caso da concentração a partir de São Paulo pelo poder multiplicador da implantação da siderúrgica nacional (CSN) em 1941, e as infra-estruturas de transportes a ela associadas, o que acabou reforçando as tendências de concentração industrial no sudeste, aprofundando o abismo entre a região industrial central e o restante do país. Com o aço o Brasil passou a desenvolver o setor de bens de produção, com amplos investimentos estatais na região de São Paulo, que passou a concentrar o poder econômico nacional.

Uma das conseqüências desta concentração foi o acirramento de uma competição desigual entre a indústria paulista, dotada de amplos investimentos estatais em infra-estrutura e no setor de bens de produção, com as demais regiões industriais do país. Esta integração da economia, a partir de São Paulo, fez com que muitas economias regionais não sobrevivessem a esta nova articulação. Deste modo, a economia nacional assumiu neste período a configuração centro-periferia, onde a região sudeste configurava o centro do poder, da produção, da urbanização e do consumo nacional, enquanto as regiões sul e nordeste do Brasil configuravam-se como periferia, regiões fornecedoras de matéria-prima e mão de obra para a indústria paulista.

No Rio Grande do Sul, a unificação do mercado nacional repercutiu de forma diferente entre as duas regiões industriais do estado. No nordeste gaúcho, polarizado pelo eixo Porto Alegre - Caxias do Sul, a integração nacional foi positiva na medida em que ampliou o mercado consumidor das indústrias da região, já que os produtos destas não concorriam com os produtos da indústria paulista. Neste período o Rio Grande do Sul caracteriza-se como o “Celeiro agrícola do Brasil”, fortalecendo a complementaridade econômica entre o sul e o sudeste através do

fornecimento de matéria-prima para a indústria. Na metade sul, por sua vez, a abertura econômica repercutiu de forma negativa, levando à estagnação do crescimento industrial. Ramos como o da indústria têxtil, em Pelotas e Rio Grande, sofreu uma desaceleração em suas taxas de crescimento devido à concorrência com a indústria carioca e paulista neste período. A sobrevivência deste setor baseou-se no aumento das exportações, principalmente no período entre guerras, servindo de impulso diante da integração nacional. (MARTINS, 2004)

Um exemplo é o caso da Cia Fiação e Tecidos Pelotense que começou a manifestar sua decadência no final da década de 1950, encerrando definitivamente suas atividades em fevereiro de 1974.

De 1950 a 1960 a indústria tradicional gaúcha, de forma geral, sofreu uma desaceleração no seu crescimento, sendo este período considerado o de maior inflexão econômica até então. Entretanto, conforme lembra Silva (2006) a crise que se vivencia não decorreu apenas da concorrência com a indústria do centro do país, mas sim de um conjunto de fatores, endógenos e exógenos, que revelaram as deficiências do parque industrial gaúcho e as desigualdades regionais do país.

"A falta de elasticidade de oferta das matérias-primas agrícolas e a incapacidade dos empresários em inovar tecnológica e administrativamente, a fim de obterem recursos de financiamento adicionais, foram as principais causas mediatas do estancamento das indústrias tradicionais gaúchas, embora outros fatores adicionais atuassem cumulativamente: o custo do transporte para os principais centros consumidores e os custos da energia. A estrutura e a evolução do produto e do emprego industrial brasileiro e gaúcho confirmaram a direção geral do desenvolvimento industrial e salientaram a inferioridade da estrutura industrial gaúcha em relação à brasileira, inferioridade que se agravou na década de 1950 e 1960, com maior integração regional dos mercados." (SILVA, 2006, p. 55)

A concentração industrial, na configuração centro-periferia, acabou por impor uma nova adaptação para as indústrias surgidas sobre o viés da industrialização dispersa, principalmente nas indústrias de bens de consumo não-duráveis concorrentes com a indústria paulista. Estas indústrias tiveram que se moldar às políticas que irradiavam a partir de São Paulo, já que as economias destes antigos centros industriais passam a ser ditadas pela economia nacional. Isto representou "um desenvolvimento econômico singular a partir de contextos específicos na relação entre economia, a política e o estado" (MARTINS, 2004 p. 157)

Em Pelotas a articulação da economia da cidade à economia nacional acaba por impor ao município taxas de crescimento inferiores aos novos pólos industriais que se desenvolvem no nordeste do estado, com ampla participação de indústrias dinâmicas, aumentando com isso a diferença entre a indústria tradicional pelotense, especializada em poucos gêneros não-duráveis, com a indústria do eixo Porto Alegre - Caxias, conforme se observa na tabela a seguir.

Tabela 3
Quadro comparativo do desenvolvimento industrial entre Pelotas, Porto Alegre e Rio Grande - Ano 1937

Municípios	Número de Fábricas e oficinas	Número de Operários	Capital (\$)	Força motriz em HP	Valor da Produção
Porto Alegre	1.082	14.456	146.585.587	13.117	328.376.348
Pelotas	89	2.120	19.243.920	2.702	48.584.710
Rio Grande	131	6.000	73.413.662	5.923	133.607.613

Fonte: Estatística Industrial do Rio Grande do Sul, 1937, p. 66/67 apud LONER, 2005, p.23.

Aos poucos a cidade de Pelotas, que era no início do século um importante centro industrial, passa a ser precedida pela capital do Estado que consagra sua hegemonia, tanto em número de estabelecimentos industriais, como no número de operários, de capital, valor da produção e diversificação de setores. Nota-se ainda na tabela que o decréscimo da indústria na metade sul do estado tem maior relevância em Pelotas, já que Rio Grande mantém índices mais favoráveis de desenvolvimento industrial.

Em 1937, a Diretoria Geral de Estatísticas do Estado do Rio Grande do Sul realizou o primeiro censo estatístico sobre a indústria sul-riograndense apresentando o panorama da indústria em Pelotas. Segundo este levantamento, as principais indústrias concentravam-se no setor de alimentos, representando 56,74% do valor da produção industrial do município, seguida pelas indústrias de produtos químicos, que contavam com seis fabricas de produtos farmacêuticos, contabilizando 13,82% do valor da produção, e a indústria de couros e peles com seis curtumes representando 10,32% da produção total. Na tabela a seguir observamos os tipos de indústrias, seguidos pelo número de estabelecimentos cadastrados na data.

Tabela 4
Distribuição dos trabalhadores por tipo de indústria e nº de estabelecimentos em Pelotas, 1937

TIPO DE INDÚSTRIA	Nº DE ESTABELECEMENTOS	PESSOAL OCUPADO
Indústria têxtil – Fiação e tecidos	1	484
Indústria de Couros, peles e similares	6	137
Metalurgia – Fábrica de aquecedores	1	4
Ferrarias	5	8
Fábrica de vidros e frascos	1	42
Fábrica de vidros	1	76
Fábrica de espelhos e vidraçarias	1	13
Vidraçarias	1	4
Fábrica de ladrilhos	1	12
Cerâmica	1	30
Olaria	1	9
Fábrica de cola	1	3
Produtos químicos e fábricas de adubo	1	99
Fábrica de sabonetes	1	-
Água mineral	1	10
Fábrica de sabão	1	-
Fábrica de sabão e velas	1	12
Fábrica de sabão, glicerina e etc	1	50
Produtos farmacêuticos	6	75
Padarias	17	162
Beneficiadora de arroz	2	124
Torrefação e moagem de café	4	36
Torrefação e moagem de café e padaria	1	12
Torrefação e moagem de café e fábrica de fumo e cigarros	1	42
Fábrica de fumo desfiado	1	13
Confeitarias	3	17
Fábrica de cerveja	1	125
Fábrica de massa	1	5
Fábrica de lingüiça, mortadela, presunto e etc.	1	3
Fábrica de bebida, vinho e etc.	1	9
Fábrica de conserva alimentícia	1	97

Alfaiatarias	9	32
Fábrica de fundas, cintas e etc.	1	5
Fábrica de calçados	2	41
Tamancaria	1	4
Fábrica de móveis	2	23
Fábrica de camas e colchões	1	21
Fábrica de camas de ferro	1	53
Fábrica de tijolos, telhas e adubos	1	138
Fábrica de gasosas, xarope e licores	2	23
Fábrica de material agrícola, panelas, caçarolas, fogões e etc.	1	63
TOTAL	89	2120

Fonte: Estatística Industrial do Rio Grande do Sul, ano 1937

Segundo os dados da Fupurp (1980), o novo perfil econômico de Pelotas, especializado na produção e industrialização de alimentos, foi claramente definido a partir de 1940. Segundo este estudo, esta definição estaria relacionada a três questões principais.

A primeira delas resultaria das novas relações de poder instituídas no estado a partir de 1930, onde a capital Porto Alegre passou a exercer um papel centralizador, tanto na economia como na política gaúcha, o que dificultou o crescimento econômico na região de Pelotas. Outro ponto culminante para a definição no ramo de bens não-duráveis decorreria da lei federal que instituiu a faixa de fronteira. Esta lei acabou por impedir os investimentos de algumas indústrias consideradas estratégicas no município, como indústrias pesadas, indústrias mecânicas e estaleiros. Por fim, o terceiro ponto seria decorrente da decadência das estâncias e da vinda dos imigrantes para a região, o que levou a uma mudança expressiva nas formas de exploração da terra, fragmentando a grande propriedade e desenvolvendo o processo de diversificação da produção agropecuária. A substituição da pecuária extensiva pela lavoura intensiva, sobretudo de arroz, também intensificou a produção no ramo de alimentos.

De 1955 a 1960 o número de empresas industriais diminuiu expressivamente na cidade, conforme se observa na tabela a seguir.

Tabela 5
Evolução no numero provável de indústrias em Pelotas, de 1910 a 1960

ANO	TOTAL
1910	110
1950	440
1955	540
1960	450

Fonte: Censos industriais 1950, 1960; Secretaria da Fazenda do RS; Secretaria Municipal de Finanças de Pelotas organizado por FUPURP, 1980, p.48

Esta crise é concomitante às mudanças que acontecem na política em nível nacional, com o plano de metas de Juscelino Kubitschek. O plano de metas acabou por reforçar as desigualdades regionais no país, uma vez que os investimentos públicos e privados, em quase sua totalidade, foram direcionados para o sudeste. Este quadro ampliou o distanciamento da indústria gaúcha da indústria paulista, levando à retração da produção da indústria em todo estado do Rio Grande do Sul. Segundo Silva (2006):

“Através do Plano de Metas, o governo Juscelino Kubitschek priorizou os investimentos públicos na região sudeste do país, o que gerou um aumento do desequilíbrio entre os estados brasileiros. Assim, a região do sudeste do país contava com mais investimentos públicos em infra-estrutura e financiamentos, o que teria facilitado o maior desenvolvimento industrial no período, enquanto o Estado gaúcho sofria com o descaso do governo federal. Em um primeiro momento, para tornar a situação mais dramática, o apelo das indústrias automobilísticas e a necessidade de ligar (acesso rodoviário) as regiões do país, o governo federal promoveu um processo de integração regional, conforme abordado anteriormente, agravando a concorrência do mercado gaúcho. Assim, o mercado gaúcho teria mais acesso dos produtos produzidos em outras regiões do país, devido à evolução na condição e na melhoria dos meios de transportes.” (SILVA, 2006, p.58)

O crescimento lento da indústria neste período acentua uma crise social e econômica na cidade de Pelotas. De 1940 a 1960, à exceção do Rio Grande, todos os municípios da região acusaram saldos migratórios negativos (FAPURP, 1980). Isto significou um crescimento populacional vertiginoso para Pelotas, visto que estas populações migraram sobretudo para o município, já que este se afirmara, desde o início do século XX, como o principal centro de convergência da região sul do

estado. Assim, a cidade passa a vivenciar um crescimento vegetativo sem que ocorra, ao mesmo passo, um crescimento econômico capaz de absorver esta população que se soma ao grande número de habitantes, já fragilizados pela crise econômica que atinge principalmente as classes menos favorecidas.

Tabela 6
População de Pelotas (1950 a 1980)

ANO	POPULAÇÃO
1950	127,64
1960	127,58
1970	207,87
1980	259,95

Fonte: IBGE

O espaço urbano não esteve preparado para o crescimento da população, o que acarretou no agravamento dos problemas sociais urbanos como falta de habitação, de infra-estruturas e equipamentos, assim como no agravamento dos problemas de distribuição de renda e de geração de empregos.

A cidade vivencia um crescimento econômico lento até 1970. No início da década de 1970 o número de empresas é levemente superior ao de 1955, o que reduz o poder municipal e estadual de solucionar os problemas locais. Neste mesmo ano entra em vigor a primeira tentativa de planejamento do espaço urbano pelotense, expressa no I Plano Diretor de Pelotas aprovado em 1969 pela lei 1672/68, tendo como intuito controlar a "expansão caótica" do crescimento urbano em Pelotas.

"No que se refere à atividade de planejamento propriamente dita, Pelotas experimentou suas maiores expressões a partir do fortalecimento do modelo racionalista tecnocrático-autoritário, que ganhou impulso nos anos 60 e 70. O I Plano Diretor de Pelotas, elaborado em 1967, é um resultado daquela política proposta em 1966 pelo Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social, que previa a criação do Sistema Nacional de Desenvolvimento Integrado. Em termos gerais, o planejamento urbano era apresentado como solução para os desequilíbrios gerados pelo modelo econômico adotado. É dessa época a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. O I Plano Diretor, da Lei nº 1672/68, que o aprovou, buscava a racionalização do espaço urbano". (VIEIRA, 2005, p.152)

Como mencionado por Vieira, a tentativa de planejamento operada pelo

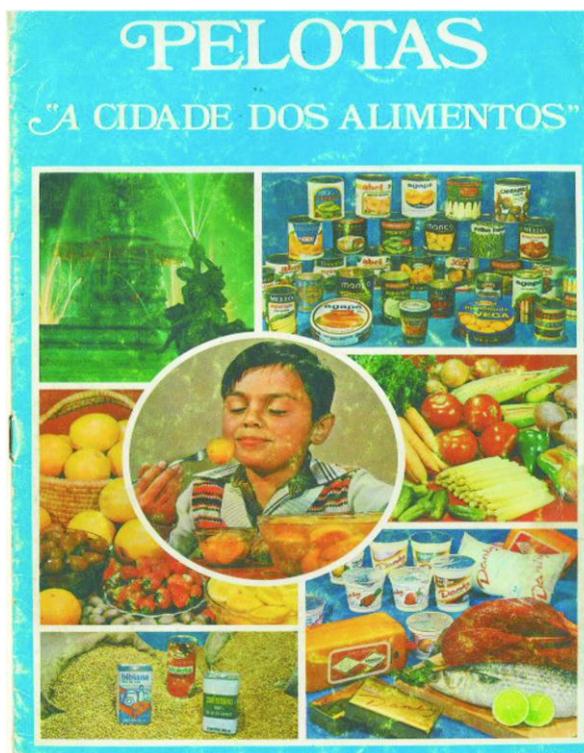
Estado neste momento tenta dar conta de uma série de mazelas sociais e econômicas que se agravam como decorrência do modelo de desenvolvimento nacional, baseado numa política de modernização à custa de um crescente endividamento do país e da redução do poder de compra da população. Do mesmo modo, este modelo de crescimento, estimulado pelo governo federal, intensifica a concentração de renda e a orientação da produção para um mercado de elite e externo em detrimento do mercado interno de consumo de massa, o que limitou as possibilidades de crescimento industrial no ramo dos produtos alimentares. Como lembra o estudo da Fapurp (1989), se o setor de alimentos sobreviveu a este período, foi graças ao crescimento vegetativo da população e não ao aumento do nível de consumo de seus habitantes.

3.1.5 O milagre brasileiro e a retomada da indústria em Pelotas (1970 à 1980)

O processo de acumulação e especialização industrial se acentua entre 1970 e 1974, atribuindo definitivamente à Pelotas a vocação de “Cidade dos Alimentos”.

Figura 12

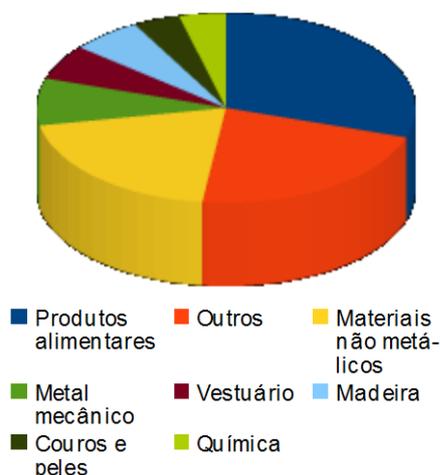
Capa de uma cartilha promocional da indústria de Pelotas na década de 1970.



Fonte: Bibliotheca Pública Pelotense

Esta especialização é destacada pela forte presença da indústria de beneficiamento do arroz, dos frigoríficos, dos curtumes e das indústrias de conservas vegetais, demonstrando com isso a continuidade das atividades tradicionais na composição do segundo setor, conforme se observa no gráfico a seguir.

Figura 13
Distribuição percentual das empresas industriais em Pelotas, de 1970 a 1975.



Fontes: Censos industriais 1970-1975; Secretaria da Fazenda do RS; Relatório Estatístico op.cit; Prefeitura Municipal de Pelotas; apud FUPURP, 1980, p.43

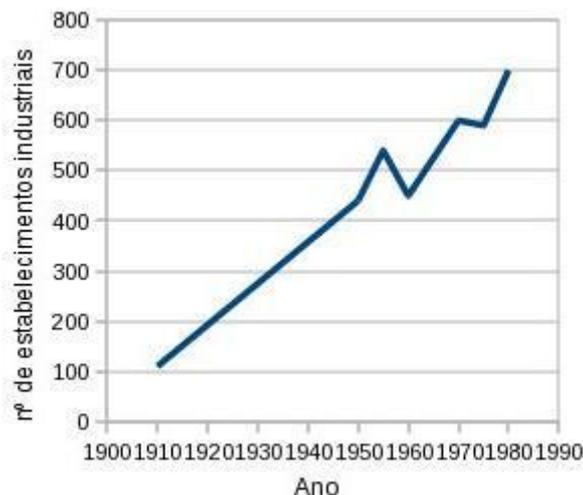
Este período ao mesmo tempo é marcado pelo fortalecimento da relação entre a cidade e o campo, solidificando com isso a conformação de um complexo agroindustrial no município que passa a contar com um número crescente de indústrias de alimentos, tendo na agricultura familiar seu principal fornecedor de matéria-prima. Segundo Vieira (2005):

“A economia pelotense, já bastante desvinculada da pecuária, passa a ter maior relação com a agricultura através do incentivo às indústrias ligadas ao setor de frutíferas. Inúmeras empresas de grande porte se instalam em Pelotas, visando à produção de enlatados não só de frutíferas, mas também de tomates e batatas entre outros. Alguns frigoríficos mantêm suas atividades e permanecem em destaque, mas já não representam o mesmo que antes para a economia. O grande responsável pelo crescimento de Pelotas, neste período, vai ser o beneficiamento de arroz, cultura largamente introduzida na região, desde décadas anteriores. Foi justamente aproveitando uma zona de alta produção orizícola, que a cidade se especializou na industrialização desse produto, possuindo grandes e numerosos engenhos, garantindo um forte fator de atração sobre a região. Cabe destaque, também, à industrialização de alimentos, que encontrou em Pelotas um campo muito propício para desenvolvimento, tendo representado um fator importante, durante grande parte do período atual.” (VIEIRA, 2005, p.126-127)

Em 1977, a cidade vivencia um crescimento industrial significativo, resultando no aumento do número de empresas instaladas no município, conforme observa-se

no gráfico abaixo.

Figura 14
Evolução no número provável de indústrias em Pelotas, de 1910 a 1980.



Fonte: Censos industriais 1950, 1960, 1970, 1975; Secretaria da Fazenda do RS; Secretaria Municipal de Finanças de Pelotas apud FUPURP, 1980, p.48

Esta retomada do crescimento da indústria em Pelotas relaciona-se com uma série de políticas estatais que acabaram facilitando o desenvolvimento do setor, como linhas de crédito e financiamento internacional assim como a redução de impostos e incentivos fiscais, decorrentes da reforma tributária de 1969 e do chamado “Milagre Econômico Brasileiro”. Conforme Lapis (1987):

“No referido período [milagre brasileiro], o Estado acentuou sua autonomia relativa frente aos interesses das diferentes frações do capital, bem como interveio na esfera econômica de forma profunda e diversificada a fim de assegurar a continuidade da acumulação, sendo reforçadas as suas funções de construtor da infra-estrutura e de produtor de insumos de base. Agregou-se ainda o fato de que o Estado que emergiu nesse pós 64 aprofundou a função de mediador nas relações entre o capitalismo brasileiro e o capitalismo internacional, definindo-se abertamente pela participação do capital estrangeiro no desenvolvimento do País. ” (LAPIS, 1987 p.78)

A criação de órgãos federais voltados para a pesquisa e desenvolvimento de tecnologias no campo, como a EMBRAPA⁷, também estimulou o desenvolvimento da

⁷ A Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) foi fundada no ano de 1973, como

agroindústria neste período. Como decorrência do crescimento no número de estabelecimentos industriais, o final dos anos setenta é marcado pela consolidação do novo parque industrial em Pelotas, constituído principalmente de indústrias alimentares.

A construção de um novo distrito industrial atendeu à demanda por maiores espaços a fim de viabilizar a implantação de indústrias de grande porte, visto os transtornos que a localização industrial na zona do porto e ao longo da malha urbana vinha ocasionando à população pelotense. Problemas como poluição ambiental, destruição das vias públicas e congestionamento do tráfego, provocados pela circulação e estacionamento de caminhões, culminaram nesta tentativa de ação planejadora do Estado. Ao mesmo tempo, a escolha de um novo local para a expansão industrial atendia, numa ordem distante, às transformações no sistema de transporte vigente no Brasil, onde passou a vigorar o transporte rodoviário em detrimento do transporte fluvial e ferroviário.

Seguindo estes pressupostos, o parque industrial de Pelotas passou a se localizar a 7 km do centro da cidade, no entroncamento entre as principais rodovias federais no município: a BR 116, BR 392 e a BR 471.

No entanto, a área apesar de distante da zona urbana e de contar com uma boa infraestrutura de transporte, energia e comunicação encampada pela prefeitura, logo passou a apresentar problemas de ordem ambiental e econômica. Por estar localizado próximo ao reservatório de água potável da cidade, o parque industrial resultou num frequente risco de contaminação por empresas poluentes que ali se instalassem. Por outro lado, o distrito industrial passou a sofrer um forte processo de valorização fundiária, o que acabou desestimulando novas indústrias de ocuparem a área. Em 1980, apenas 1/4 do distrito estava ocupado por empresas em funcionamento ou em instalação provável. (FUPURP, 1980)

Apesar da situação, o parque industrial de Pelotas passou a contar com importantes indústrias, como a CICASUL, a J. Alves Veríssimo e a Prinsul, no ramo de conservas e também a Sulcape, que fabricava carrocerias para a linha de

parte da política estatal de modernização da agricultura no Brasil. A EMBRAPA possui duas áreas de experimentação para pesquisa sobre produtos regionais em Pelotas: a UEPAE Pelotas e a UEPAE Cascata. Parte do desenvolvimento da indústria conserveira local durante a década de 1970 deveu-se aos resultados do trabalho desenvolvido por esta empresa.

caminhões da Mercedes-Benz. (Diário Popular, 23.04.1972)

O período do “Milagre Econômico Brasileiro” proporcionou uma expansão econômica e um crescimento notável para as indústrias da região. A expansão industrial deste período coloca Pelotas novamente em posição de destaque na economia gaúcha, que por sua vez cresce à taxas superiores aos demais centros industriais do Brasil, sobretudo São Paulo e Rio de Janeiro.

Destarte, a atividade industrial foi o eixo propulsor da economia em Pelotas na medida em que definiu sua importância na geração de renda, emprego e na produção social do espaço. Em seu conjunto, os períodos industriais estruturaram a cidade, produzindo o espaço a partir da acumulação de tempos e de ações, onde atuaram simultaneamente forças locais, como o desenvolvimento histórico das forças produtivas no lugar, assim como forças hegemônicas, manifestação do global, da divisão espacial e internacional do trabalho no seio do modo de produção capitalista.

4. ESPAÇO E DESINDUSTRIALIZAÇÃO

4.1 A Crise na Década de 1980 e a Desindustrialização do Espaço em Pelotas

O período de dinamismo da indústria em Pelotas tem início nas últimas décadas do século XIX e dura até aproximadamente o início da década de 1980, quando um número expressivo de indústrias na cidade fecha as portas ou transferem suas atividades para outras localidades. Esta decadência da atividade industrial no município insere-se num contexto onde atuam simultaneamente uma série de mudanças de ordem econômica e política local, ao mesmo tempo em que ocorrem alterações nos padrões de reprodução do sistema capitalista no mundo.

No Brasil, a década de 1980 é marcada um por série de mudanças que conformam uma nova dimensão na organização política e econômica do país. O declínio do regime militar no ano de 1985, juntamente com o fim do chamado “milagre brasileiro”, denunciou a derrocada da economia nacional, culminando num processo de desestabilização financeira, inflação, retração do mercado e diminuição do poder de compra da população, revelando com isso as seqüelas características do modelo de crescimento capitalista adotado no país durante o milagre econômico baseado, sobretudo, na integração internacional e no endividamento externo.

A entrada do Brasil no FMI (Fundo Monetário Internacional) acabou por acelerar o processo de enfraquecimento da economia nacional, resultando na adoção do neoliberalismo, o que diminuiu o papel regulador do estado na economia e nos setores sociais. Como resultado aprofundou-se a crise social com o aumento da pobreza e do desemprego. Os anos seguintes foram de altas taxas de juros, fruto da desvalorização da moeda nacional frente ao dólar, e de uma inflação que chegou a 222% no ano de 1985, o que levou ao comprometimento da renda de ampla camada da população. Estes fatos, somados a conjuntura mundial desfavorável, forjam um cenário amplamente delicado para a indústria nacional, desencadeando num período de recessão econômica.

Essa crise acaba por impor uma reestruturação econômica e espacial nas cidades brasileiras, principalmente naquelas em que a industrialização no século XX foi a indutora no processo de urbanização. Fenômenos como descentralização da produção, fechamento e deslocamento espacial das indústrias, juntamente com uma mudança na importância do segundo setor no desenvolvimento econômico, social e espacial no país, sinalizaram o início do processo de desindustrialização em alguns dos tradicionais centros industriais do Brasil.

Embora a definição de um conceito sobre a desindustrialização ainda seja alvo de muito debate entre as diversas ciências⁸ que tratam do assunto, na análise geográfica a desindustrialização ergue-se basicamente a partir de sua perspectiva espacial. Nesta perspectiva, a desindustrialização é abordada enquanto desaparecimento da atividade industrial em um determinado espaço seja em escala nacional ou local. Segundo BRUYELLE⁹ (1992), o processo de desindustrialização pode ser definido como:

“(...) o recuo ou a desaparecimento do fato industrial em um espaço dado. Este recuo se manifesta de diversas maneiras que têm, cada uma, significações diferentes. Ele pode se manifestar em termos de empregos, em termos de diminuição da produção ou do valor da produção, em termos de redução do número dos estabelecimentos industriais podendo ir até a desaparecimento total” (BRUYELLE, 1992, p.77 apud PADUA, 2007)

Neste contexto, a cidade de Pelotas começa a apresentar os primeiros traços de desindustrialização do espaço, visto que a atividade industrial passa a sofrer uma diminuição expressiva tanto em números de estabelecimentos industriais, como na

8 Entre os economistas, por exemplo, o debate sobre uma possível desindustrialização no Brasil passa por uma discordância em sua definição. Alguns interpretam a desindustrialização como uma redução relativa do processo industrial face aos estímulos oferecidos a outros setores, como o extrativismo e o agronegócio. Nesse sentido o processo de desindustrialização seria provocado por decisões de política econômica que viabilizam o estímulo aos setores agrícolas e extrativistas através de alguns instrumentos como a política cambial. Por sua vez, a taxa de câmbio valorizada estimula as importações de produtos industrializados, o que acaba afetando o crescimento da indústria nacional que não consegue superar a crise pela concorrência - caracterizando a chamada “doença holandesa”. Por outro lado, alguns economistas afirmam que o Brasil não passa por uma crise de desindustrialização, visto que a indústria nacional ainda apresenta taxas de crescimento, embora não figure enquanto principal atividade econômica do país - sendo o maior crescimento atribuído às chamadas “indústrias maquiadoras” (importam matéria-prima; exportam produtos finais; utilizam pouca mão-de-obra) (CLETO, Carlos. In: Revista FAE Business, n.1. 2001)

9 BRUYELLE, Pierre. *Désindustrialisation, mutations technologiques et transformations internes des entreprises*. In: Revue Belge de Géographie, 116 éme année, 1992. Fascicules I à IV. p.77

importância da atividade em relação aos demais setores produtivos. Desde 1980 até hoje, a atividade econômica na cidade tem migrado constantemente da produção industrial para o setor de prestação de serviços¹⁰.

Em 1981 o número de indústrias de conserva em Pelotas não passava de 40, empregando cerca de 4.300 trabalhadores permanentes e 17 mil safristas, produzindo cerca de 48 milhões de latas de pêssego ao ano. Em 1995, o número de empresas foi de apenas 18, com 730 trabalhadores diretos, produzindo uma média de 17 milhões de latas de pêssego ao ano.

O acirramento da competição com os produtos importados, sobretudo dos países vizinhos com a entrada do Brasil no MERCOSUL em 1990, fez com que a indústria pelotense se tornasse obsoleta frente aos produtos das indústrias mais modernas. A ausência de inovações tecnológicas no interior do processo de produção, assim como a ausência de investimentos em novos setores da cadeia produtiva, como marketing e logística, limitou o poder de concorrência dos produtos regionais frente aos produtos estrangeiros, culminando na falência de muitas indústrias locais.

Neste mesmo período acompanhamos o fechamento e deslocamento de importantes indústrias na cidade, como a CicaSul e a Vega, que juntas eram responsáveis por mais de cinquenta por cento da produção total de conservas de frutas e hortaliças. O encerramento das atividades da CicaSul em Pelotas, cuja matriz estava localizada em São Paulo e passou a operar somente com a filial do norte do país, foi de grande impacto para a cidade, visto que esta empregava cerca de três mil funcionários, além dos produtores rurais que tinham na agroindústria seu principal rendimento.

No final década de 1990, a diminuição da contribuição da indústria de Pelotas no valor da produção industrial do Rio Grande do Sul, revela a gradual perda de importância desta atividade na economia do município bem como de Pelotas como centro industrial regional, conforme mostra a tabela.

10 Segundo dados do IBGE, em 2004 a indústria contribuiu com 31% do PIB do município, enquanto o setor de serviços representava 63% do produto interno bruto na cidade.

Tabela 7
Municípios com maior percentual no VAB industrial do RS - 1999-2003

MUNICIPIOS	1999	2000	2001	2002	2003
Porto Alegre	10,34	9,87	9,31	8,91	8,36
Canoas	8,01	9,43	9,8	7,64	8,25
Triunfo	5,54	7,61	6,55	7,55	8,19
Caxias do Sul	7	7,12	7,12	7,13	7,29
Rio Grande	2,48	2,67	3,12	3,23	4,06
Gravataí	2,6	2,95	4,09	4,22	4
Santa Cruz do Sul	3,35	2,69	2,97	3,19	3,05
Novo Hamburgo	3,35	3,44	3,26	3,27	2,96
Bento Gonçalves	2,11	2,08	1,94	1,93	1,76
Sapucaia do Sul	1,89	1,89	1,71	1,72	1,77
São Leopoldo	1,74	1,66	1,57	1,58	1,64
Campo Bom	1,75	1,7	1,65	1,6	1,43
Cachoeirinha	1,4	1,46	1,35	1,3	1,37
Pelotas	1,91	1,54	1,51	1,43	1,36

Fonte: IBGE

Pelotas passa a ser precedida por novos centros industriais regionais, como as cidades de Triunfo e Santa Cruz do Sul, além dos antigos centros industrializados da metade norte do estado, como Porto Alegre e Caxias do Sul, que mantiveram seu crescimento a partir da composição do setor em indústrias mais dinâmicas. Segundo Arendt & Corio, esta perda do dinamismo da indústria da metade do sul - onde atua com maior relevância o decréscimo industrial na cidade de Pelotas - em comparação com as indústrias de outras regiões do estado, já apresenta os primeiros indícios no início da década de 1960, quando muitas indústrias pelotenses encerram suas atividades ao mesmo tempo em que a cidade não apresenta novos empreendimentos a fim de redinamizar sua economia. Segundo os autores:

“Ao analisar o PIB industrial da Metade Sul, nota-se que, no período posterior a 1959, o declínio foi bastante significativo, chegando a se manter uma redução do produto industrial quase que constante. Recentemente, menos de 10% da produção industrial gaúcha foi realizado na Metade Sul e apenas um quarto da população do Estado residiu dentro desses limites. Para uma região que chegou a gerar 34,57% de toda a produção industrial do Rio Grande do Sul em 1939, alcançar uma participação de apenas 9,6% em 2001 foi revelador da perda acentuada de dinamismo do seu parque

industrial (Arendt & Corio s/p 2010)

A desindustrialização em Pelotas faz com que a cidade passe por um processo contínuo de degradação econômica, social e ambiental, revelando mais uma vez a articulação e dependência entre espaço e indústria. O fechamento e deslocamento das indústrias fazem com que se aprofunde uma série de mazelas sócio-espaciais, como desemprego¹¹, poucos investimentos em equipamentos e infra-estrutura urbana, redução do orçamento do município¹² e, sobretudo na depreciação dos ambientes urbanos, onde os surgimentos dos prédios vazios nas antigas zonas industriais revelam as mudanças na economia e seus reflexos na organização espacial.

4.2 A Nova Organização Espacial da Indústria Resultante da Acumulação Flexível:

Ao mesmo tempo em que ocorrem estas mudanças na estrutura econômica na cidade de Pelotas, na economia capitalista mundial vivencia-se um processo de reestruturação espacial, social e econômica, que afeta, sobretudo, a lógica de produção, organização e localização da atividade industrial no espaço.

Trata-se do processo de reestruturação produtiva que impõe uma transição histórica nas formas de acumulação fordista para um modelo pós-fordista ou flexível de produção, modificando as relações entre capital e trabalho, assim como a organização política, social e econômica dos espaços inseridos na economia capitalista global.

11 Segundo levantamento do DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos), relativo ao ano de 2007, o desemprego em Pelotas chegou 20,8%. Isto significa que de cada 100 trabalhadores de Pelotas, 21 estão desempregados. Além do mais, com o agravamento do desemprego e da pobreza delinea-se na realidade urbana atual a difusão do subemprego e do trabalho informal, evidenciando assim o desmantelamento das relações trabalhistas e de seguridade social.

12 Ao analisar a estrutura empresarial na cidade, o ITEPA (Instituto Técnico de Pesquisa e Assessoria da Universidade Católica de Pelotas) verificou que a participação da indústria no valor adicionado fiscal (VAF) foi de 34,5% em 1999, e caiu para 25,7% em 2000.

Segundo Harvey (1992), o fordismo, mais que um tipo específico de organização do trabalho, constituiu-se um estilo de vida particular, caracterizado pela produção e consumo em massa, com altos salários e um Estado que assumia a responsabilidade sobre amplos setores de serviços e bem estar social, através do *Welfare State*.

No Brasil, o fordismo norteou o processo produtivo industrial, sobretudo após a Revolução de 1930, marcando o desenvolvimento capitalista do país sobre o viés da substituição de importações. Neste período, o Estado passa a ser o principal provedor do modelo fordista-taylorista, atuando através do equipamento do território nacional. É neste período que o país apresenta uma grande intensificação no processo de industrialização e de urbanização da sociedade, marcada pelo êxodo rural, pelo crescimento e inchaço das grandes metrópoles brasileiras e pela transformação nas relações de trabalho, consumo e produção espacial.

No entanto, o regime fordista de acumulação no Brasil foi induzido à sua crise na década de 80 do século XX, principalmente pelas políticas de ajuste econômico patrocinadas pelo FMI, e na década seguinte pela política de liberalização da economia.

Segundo Harvey, a crise do fordismo no mundo começou a apresentar seus primeiros indícios em meados dos anos 60, em função de alguns fatores como: o aumento da competição internacional com a recuperação da Europa ocidental e do Japão; a crise da economia americana, com crescente desemprego e pobreza; a entrada dos países de terceiro mundo na competição industrial a partir do movimento de expansão das multinacionais para essas áreas; a “rigidez” dos investimentos de capital fixo que impediam a flexibilidade de planejamento e presumiam crescimento dos mercados; a resistência operária que nos anos 60 passa a se expressar também através dos movimentos contestatórios e de contracultura.

Estes fatores, somados à grande recessão do capital vivida em 1973, demonstraram a insuficiência deste modelo de acumulação em conter as contradições inerentes ao sistema capitalista, marcando a transição do fordismo para um novo regime de acumulação que Harvey irá chamar de “acumulação flexível”. Segundo ele, a “acumulação flexível” é marcada:

“por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apóia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões de desenvolvimento desigual, tanto entre setores quanto entre regiões geográficas, criando por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas”. (2002 p.140)

A crise do fordismo no Brasil acompanha os desdobramentos da nova configuração do capitalismo mundial no final do século XX e as tendências internacionais em direção aos novos sistemas de gerenciamento da produção, do trabalho e da organização dos espaços, o que trouxe grandes mudanças para as cidades e para economia nacional.

Neste conjunto de mudanças está a crescente desregulamentação e liberalização da economia. Esta medida teve como principal função reajustar as estruturas produtivas através da flexibilização dos processos de produção e de trabalho, o que culminou na ampliação da pobreza e da desigualdade social no país. Segundo Pádua (2007, p. 22).

“Para lidar com as crises, em grande parte do mundo se generalizou a ideologia do neoliberalismo, que propunha a desregulamentação e liberalização da economia, assim como a privatização de ativos estatais, para que as leis de mercado pudessem rearranjar as estruturas produtivas. Essa ideologia teve um impacto muito grande, sobretudo na América Latina, aprofundando ainda mais as contradições, aumentando a pobreza e a desigualdade. Ao mesmo tempo representou o aumento da presença das empresas multinacionais, que passavam a dominar setores estratégicos da economia desses países periféricos.”

A flexibilização e desverticalização dos processos de trabalho estiveram ancoradas por uma série de inovações tecnológicas e científicas que simplificaram o processo produtivo, modificando a divisão internacional do trabalho.

A globalização da economia e da sociedade possibilitou às empresas sua instalação em qualquer lugar do mundo onde houvesse certas vantagens locais, como incentivos fiscais, mão-de-obra barata e flexibilização nas leis de

trabalho e ambientais. Esta nova lógica resultou na desconcentração¹³ dos territórios tradicionais da indústria, que foram substituídos, gradativamente, por territórios mais periféricos, periurbanos e rurais, onde os problemas das grandes aglomerações urbanas passaram a ser superados gerando inclusive vantagens pela realocização.

No Brasil, por exemplo, a acumulação flexível modificou o padrão de localização industrial no interior do país. Com o avanço dos transportes e das telecomunicações, as indústrias passaram a produzir novos pólos de aglomeração industrial em cidades que apresentaram menores custos para a produção, ao mesmo tempo em que os antigos centros industriais - valorizados pela grande concentração - foram abandonados conformando uma nova dinâmica no espaço da indústria.

Estas transformações originaram o debate sobre uma possível crise nas cidades que passam pela desindustrialização, visto que a indústria deixa de ser o elemento principal na indução do crescimento econômico e urbano.

Em Pelotas, a abertura do mercado pelo neoliberalismo juntamente com a desindustrialização acabaram por impor uma reorganização espacial na cidade que passa, avidamente, a ter de encontrar uma nova matriz econômica. Hoje, uma série de projetos urbanos vem tentando redefinir o papel da cidade, através do estímulo a novos investimentos, principalmente ligados ao turismo, ao comércio e aos serviços.

Nesta perspectiva as áreas vazias da cidade, principalmente os espaços abandonados pela atividade industrial, surgem como potenciais de desenvolvimento local principalmente por estas áreas, além de apresentarem sinais de degradação social, econômica e ambiental, gozarem de excelentes infraestruturas urbanas e fornecerem amplos espaços para novas atividades, reduzindo assim os custos com provimento de infraestruturas e serviços urbanos, além de conter o crescimento da malha urbana.

Neste sentido o poder público passa a ser o principal responsável pela atração de novos investimentos e pela redefinição do perfil econômico da cidade.

13 Do mesmo modo, surgem as idéias dos novos padrões de crescimento "polinucleados" (GOTTDIENER; SOJA), que atentam, entre outras coisas, para a revisão dos conceitos de centro e periferia, visto a simultaneidade em que ocorrem os movimentos centrífugos - onde há uma força inversa às áreas centrais na configuração centro-periferia - e os movimentos centrípetos - onde as forças sociais, político e econômicas direcionam as periferias para o centro, num movimento inverso.

Conforme Poetsh (2002) cabe aos governos urbanos “criar uma imagem positiva e de alta qualidade de si mesmos” para qualificar a cidade diante da competição entre os municípios, atuando principalmente através dos projetos urbanísticos e arquitetônicos, que tentam dar um novo “brilho superficial” para a cidade. Segundo Poetsch:

“Dada a sombria história da desindustrialização e da reestruturação, que deixaram a maioria das cidades grandes do mundo capitalista avançado com poucas opções além da competição entre si, em especial como centros financeiros, de consumo e de entretenimento, dar determinada imagem à cidade através da organização de espaços urbanos e espetaculares se tornou um meio de atrair capital” (POETSCH, 2002, p.85).

Assim, a desindustrialização impôs o recuo da atividade industrial em alguns centros tradicionais ao mesmo tempo em que industrializa novas regiões do mundo, seguindo os pressupostos das vantagens locacionais contemporâneas. Por sua vez, a capacidade do capital em conter suas sucessivas crises através da produção do espaço (GOTTDIENER) faz com que os antigos centros que passaram pela desindustrialização encontrem novas formas de reprodução do capital, que aparecem significativamente através da espetacularização e consumo do espaço.

4.3 As *Friches Industrielles*: Uma Perspectiva Analítica Para o Estudo Espacial da Desindustrialização

Entre a vasta bibliografia existente, que tenta por diferentes perspectivas analíticas dar conta do debate sobre os espaços desindustrializados no mundo contemporâneo, recorreremos aos estudos de origem francesa que vem sendo utilizado por alguns autores nacionais para o exame do processo de desindustrialização e surgimento das ruínas e vazios industriais. Trata-se do conceito de *Friches* industriais ou urbanas, amplamente difundido na literatura francesa a partir da década de 1980, mas que no Brasil ainda se desenvolve de forma modesta.

O conceito de *Friches*, acompanhado pelos termos *Industrielles* ou *Urbaines*,

caracteriza as áreas, terrenos ou edificações que foram abandonados pela indústria e que hoje podem sofrer transformações em suas funções através da incorporação de novos usos sociais. Segundo MENDONÇA (2007, p.4), este conceito é utilizado geralmente para designar “um espaço, construído ou não, desocupado ou muito sem utilização, antes ocupado por atividades industriais ou outras atividades ligadas à indústria”¹⁴.

O uso deste deve-se à ausência de um conceito na língua portuguesa que defina exclusivamente estes espaços abandonados pela indústria. É importante ressaltar que embora haja em nossa língua uma série de termos que se aproximam semanticamente deste fenômeno, como vazios ou ruínas industriais, não há uma definição exata que coíba uma possível distorção de seu significado. Trata-se de uma diferença entre conceito e terminologia, onde uma aproximação simples pode desvirtuar a exatidão da definição dos espaços a serem analisados.

O estudo sobre as *Friches* se desenvolveu primeiro na Europa devido às sucessivas crises econômicas do pós década de 1970. Estes estudos buscavam apontar as causas deste fenômeno, evidenciando sua importância, além de analisar as intervenções realizadas nestas áreas, concebidas enquanto políticas de recuperação econômica e social das cidades afetadas pelas crises econômicas e pela desindustrialização.

Sobre o histórico do conceito, Mendonça (2007, p.4) lembra que este se desenvolveu primeiramente na França, com os estudos do geógrafo Jean Labasse em 1966. Segundo ele, Labasse desenvolveu o conceito de “*Friches Sociales*” (vazios sociais) associado aos conceitos de “ciclos industriais” e “descentralização industrial”, destacando as dimensões econômicas, sociais e espaciais do processo de desindustrialização ocorrido na França nas décadas seguintes do pós-guerra. Na Alemanha este conceito também foi desenvolvido sendo vinculado ao estudo da evolução da paisagem, tendo como principal expoente o geógrafo Wolfgang Hartke.

Após a década de 1970, os estudos sobre as *Friches*, amplamente utilizado nos velhos países industrializados como Reino Unido, França, Alemanha e Bélgica, passaram a analisar estas estruturas desativadas sobre o ponto de vista

14 SEPROREP/STU: *L'Enjeu Friche Industrielle*, Paris, STU, 1984, p. 6 *apud* MENDONÇA, 2007, p.4

arquitetônico e jurídico, fornecendo informações e evidenciando as diversas experiências de retomadas destes espaços. Segundo Mendonça:

“De fato, cidades afetadas por crises econômicas, principalmente velhas regiões e subúrbios industriais, precisavam revitalizar suas economias. Na França, esta situação demandou estudos de planejamento e ações governamentais para reverter tais problemas, não só econômicos, mas sociais e espaciais, que se agravaram no fim dos anos 70 e início da década de 80. Já na década de 80 algumas ações foram realizadas pelo Institut d’Aménagement et d’Urbanisme de la Région Ile-de-France IAURIF7, nessa região.”

Compartilhando de um espírito pragmático, as maiorias dos projetos de intervenção nas *Friches industrielles* propuseram a reutilização destas áreas através da incorporação de novas atividades econômicas, mais dinâmicas e compatíveis com as possibilidades locais. A reutilização das *Friches* faria parte de uma ação política no sentido de dar um novo rumo para as economias assoladas pela desindustrialização, tornando as cidades mais atrativas na medida em que os processos de revitalização alterariam o perfil e funcionamento destas cidades. Cita-se como exemplo os programas de revitalização realizados por empresas privadas na França, denominados polivalentes por concentrarem atividades comerciais, habitações e equipamentos urbanos numa mesma *Friche*.

Assim, a integração dos espaços abandonados pelas indústrias surge como perspectiva de qualificação dos espaços urbanos, operada através do reaproveitamento das infraestruturas existentes, da incorporação de novas atividades econômicas e da melhoria da qualidade de vida nos espaços degradados. Os estudos de caso que analisam estas experiências preconizam a otimização destas áreas, sua reutilização e revalorização. Segundo Mendonça, “não encontramos relatos de estudos de caso que fizessem a análise a partir do ponto de vista da cultura e identidades sociais locais” (2007, p.9). Esta produção sobre as *Friches* auxilia no estudo dos espaços desativados pela indústria no Brasil e seus processos de transformação.

Os estudos sobre as *Friches industriais*, nos casos europeus, vão de acordo com as especificidades históricas, sociais, econômicas e culturais do lugar onde acontecem. No caso de estudos que tratam das *Friches* no Brasil é imprescindível que se leve em conta as características econômicas e sociais destes espaços,

inseridos na economia capitalista global, porém que possuem especificidades históricas e geograficamente localizadas. Do mesmo modo, os novos usos incorporados às *Friches* muitas vezes acabam por trazer grande impacto para o espaço urbano, na medida em que os novos agentes modificam os padrões de uso e circulação destes espaços alterando a identidade local. Muitas vezes estes projetos não conseguem esconder a degradação social e econômica do espaço em que estas *Friches* estão inseridas, constituindo uma estrutura sem ligação com seu entorno e com a comunidade local.

Destarte, o estudo sobre as *Friches*, somente do ponto de vista formal, não revela de imediato a gênese da produção do espaço, isso porque a análise das formas da cidade implica no entendimento de uma dinâmica que não se explica apenas pelo espacial, mas pela sincronicidade e indissociabilidade entre espaço e tempo. Portanto, analisar os vazios industriais, estes espaços ociosos abandonados pela atividade industrial, nos revela o entrecruzamento de tempos, de momentos que produziram e reproduzem na atualidade a cidade. Do mesmo modo, as novas funções que estes espaços assumem nos apontam os novos rumos do urbano, que se manifestam nas transformações das formas, funções, estruturas e práticas sócio-espaciais.

Nesta perspectiva, o estudo sobre as *Friches Industrielles* na cidade Pelotas deve analisar o fenômeno a partir da gama de processos que o constituem, como as crises econômicas e políticas locais, manifestações do lugar, assim como as oscilações das práticas capitalistas globais, manifestações do hegemônico. O estudo deve ainda, apontar as novas formas de produção espacial, resultante dos projetos de intervenção e gestão urbana contemporânea sobre estes espaços desindustrializados.

No Brasil, estes projetos vêm sendo operados tanto pela iniciativa privada, através da transformação das *Friches* em supermercados, shopping centers, estacionamentos, escritórios, etc., assim como partem de iniciativas do poder público, através de projetos habitacionais de interesse social, centros de lazer, de cultura e equipamentos urbanos, como escolas, universidades, hospitais etc.

Assim, o tema das *Friches* industriais surge com grande importância na pauta das discussões sobre reestruturação, intervenções e gestão urbana contemporânea.

Segundo Vaz e Silveira, o grande número de projetos de proposta de reciclagem e reabilitação dos "espaços intersticiais", em escala mundial, evidenciam a importância da análise dos vazios urbanos, onde cabe, portanto "uma exploração neste campo da relação entre as centralidades e os vazios, os projetos e as intervenções." (VAZ E SILVEIRA, 1998, p.52.)

4.4 A Desindustrialização no Fragmento: As *Friches* Industriais na Zona do Porto de Pelotas

Em Pelotas, a desindustrialização é identificável localmente, ou seja, em lugares determinados da cidade onde a indústria foi a atividade econômica principal e que hoje, com seu fechamento, passam por um contínuo processo de deterioração. Nesta perspectiva, analisaremos um fragmento do espaço urbano em Pelotas, cujo processo de industrialização foi determinante para sua produção e que hoje passa por uma expressiva transformação, apontando novos conteúdos a partir do movimento de reprodução capitalista do espaço.

Assim, a análise passa a debruçar-se sobre a "zona do porto" de Pelotas que, como visto anteriormente, foi o primeiro espaço amplamente transformado na cidade pela atividade industrial no século XX, já que a estrutura portuária e ferroviária foram fatores locacionais determinantes para as instalações das primeiras indústrias, durante o período da industrialização dispersa. Segundo Poetsch:

"Em Pelotas são evidentes as transformações estruturais (da malha urbana) e formais da cidade a partir da implantação das fábricas e das vilas operárias em torno da estrada de ferro e das instalações portuárias. A área do porto assumiu uma importante valorização urbana no começo do século XX, onde os casarões ecléticos do final do século passado contrastavam com a arquitetura das fábricas" (POETSCH, 2002, p.101)

O porto de Pelotas foi construído ainda no século XIX, aproximadamente em 1815, sob a estopa da acumulação do capital saladeril. Durante o período das charqueadas, as estradas eram extremamente precárias, o que estimulou o uso e desenvolvimento das vias navegáveis para o intercâmbio entre as cidades no

período colonial. Do mesmo modo, o sítio de Pelotas, localizado próximo a importantes rios como o São Gonçalo, Arroio Pelotas, Arroio Fragata, Arroio Santa Bárbara e da Lagoa do Patos, proporcionava a otimização das vias fluviais. A Lagoa do Patos, maior reserva hídrica lacustre do país e que ocupa 40% do total da superfície costeira do Rio Grande do Sul, foi intensamente utilizada como via de transporte de mercadorias e de passageiros, ligando Pelotas à capital Porto Alegre e a outros importantes portos da região norte e sul do estado. (GUTIERREZ, 1993; POETSCH, 2002)

Figura 15
Localização dos principais portos do Rio Grande do Sul



Fonte: Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH)

Com instalações que ligavam a cidade aos principais centros do país e da Europa, desde o início do século XX, o porto de Pelotas passou a atrair grandes indústrias, como a Cervejaria Sul-Riograndense (1889), a Companhia Fiação e Tecidos (1908), a Companhia Frigorífica Rio Grande (1919), o Moinho Pelotense (1925), a Cotada S.A (1970), entre outras. Esta concentração fabril foi determinante para a expansão e desenvolvimento desta área da cidade, espalhando o tecido

urbano na direção sul e leste, tendo como limite natural o canal São Gonçalo.

Figura 16
Localização dos prédios industriais na zona do porto, de acordo com os períodos de industrialização em Pelotas



Fontes: Dados brutos: Foto do Google Earth em 14/06/2010; Censos Industriais 1937 e 1970; CUNHA, A. C. Notícia descritiva das fábricas de Pelotas em 191. Adaptado por SÁ BRITTO, 2011.

Nas áreas subjacentes ao porto, o crescimento de habitações da classe operária deu início à formação do bairro, conformado pelos lugares da vida cotidiana do operariado pelotense, de seus pontos de encontro e de convivência, da circulação de pessoas e mercadorias e da própria narrativa dos espaços de produção. A zona do porto, desde então, passou a ser o lugar da memória do trabalho em Pelotas, registrada no patrimônio material, nas opulentas plantas fabris e habitações operárias, como no patrimônio imaterial, expressão da identidade do lugar, de suas narrativas, signos, manifestações, formas de uso e interesses.

Com as mudanças conjunturais e estruturais que ocorrem na economia no pós década de 1970, a zona do porto passa por uma intensa transformação sócio-

espacial resultando no crescente abandono e degradação do bairro, que passa a contar com um número cada vez menor de indústrias, quarteirões de prédios fabris obsoletos, casas abandonadas, um número crescente de trabalhadores desempregados e o conseqüente agravamento da pobreza, da sub-habitação e da precariedade das infraestruturas e serviços urbanos.

Esta decadência da zona do porto de Pelotas segue pelo menos três pressupostos, cujas determinações desenvolvem-se nas escalas local-global. O primeiro deles foram as transformações ocorridas na cidade a partir da crise econômica local, como referenciado anteriormente, onde o recuo da atividade industrial remete a uma nova organização espacial, econômica e política na cidade, ao mesmo tempo em que ocorrem transformações na economia capitalista em escala mundial, cujo reflexo está nas transformações das formas de produção, acumulação e reprodução do capital. Portanto, a desindustrialização em Pelotas passa a impactar diretamente a zona do porto, visto que a indústria foi a força motriz para o desenvolvimento e produção do lugar.

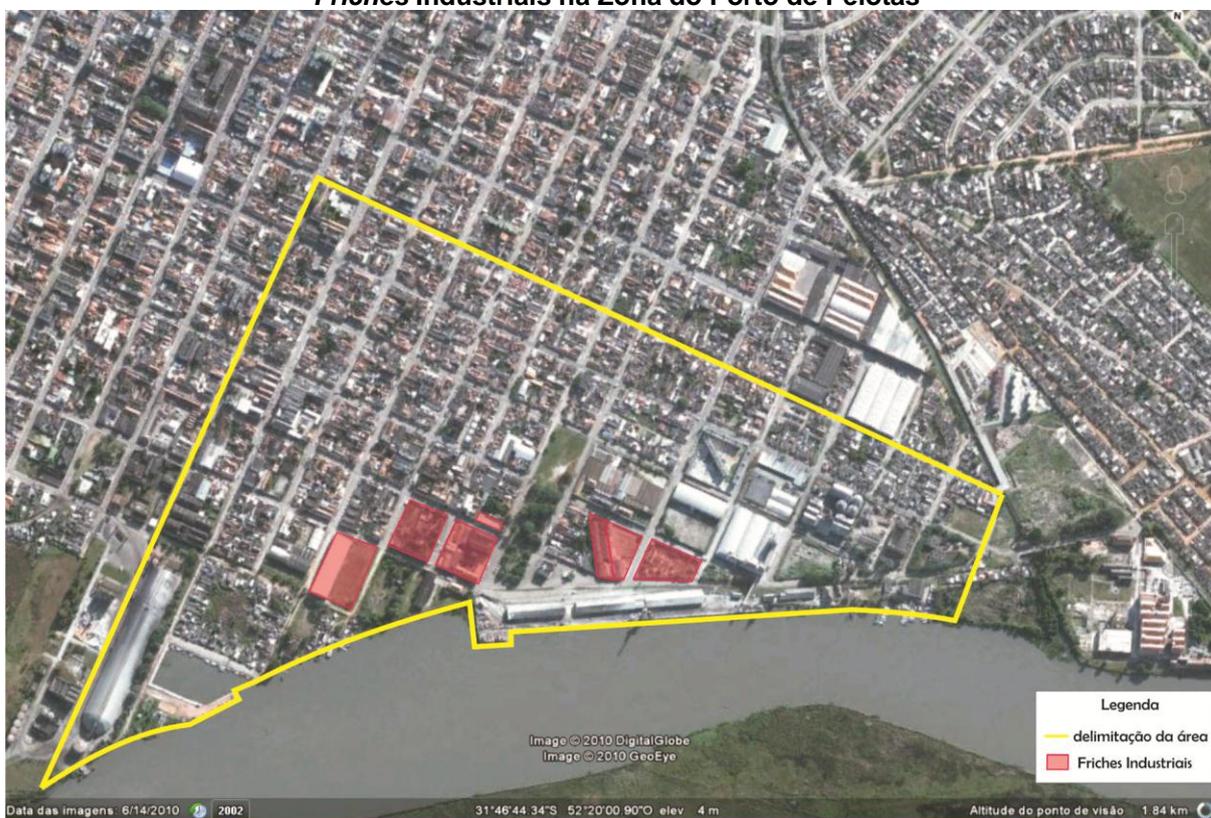
Em segundo estão as transformações nos meios de transportes, instauradas em todo território nacional a partir do chamado “rodoviarismo”, como parte da política de integração nacional, onde os transportes fluviais e ferroviários passaram a ser substituídos pelo transporte rodoviário em todo o país. Esta nova conjuntura nos meios de transportes resultou na transferência das atividades industriais da zona do porto para o novo distrito industrial na década de 1970, onde, a partir de um zoneamento rígido, as novas indústrias passaram a se instalar próximas às principais rodovias que cruzam o município de Pelotas.

Ao mesmo tempo, a “revolução do Container” impõe uma nova realidade na economia portuária em nível global. Muitas áreas portuárias no mundo se deterioraram após os anos 60 e 70, sobretudo pelas mudanças tecnológicas no campo dos transportes efetivadas com a adoção do container para o armazenamento e traslado de carga, o que acarretou na utilização de navios cada vez maiores, requisitando áreas portuárias com canais compatíveis ou capazes de se adaptar as novas formas de transporte. Em Pelotas, cuja modernização dependera da expansão do porto para novas áreas, a ausência de investimentos pelos órgãos responsáveis - principalmente do poder público estadual através do

Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC), até 1967, e da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul (SPH), que passa a ser a autarquia responsável pela administração portuária a partir de 1997 - acaba por limitar sua modernização, acarretando no lento esvaziamento da área portuária de Pelotas. Hoje o porto de Pelotas opera modestamente apenas poucos produtos, como cal e arroz.

Como decorrência deste conjunto, na atualidade a zona do porto forma uma espacialidade singular, específica, na qual a expressiva quantidade de prédio abandonados pela atividade industrial e portuária marcam diretamente a paisagem do lugar.

Figura 17
Friches Industriais na Zona do Porto de Pelotas



Fontes: Foto do Google Earth em 14/06/2010; Secretaria da Cultura e Secretaria da Receita, Prefeitura Municipal de Pelotas (dados brutos); GUTIERREZ (Coord), Inclusão da Ociosidade, 2006. Adaptado por SÁ BRITTO, 2011

As formas e suas alterações ao longo dos anos revelam o abandono e a ociosidade das estruturas, mostrando em seu conjunto a depreciação do ambiente

da zona do porto como prolongamento da crise econômica na cidade.

Figura18
(da Esquerda para Direita) Friche industrial da Cotada S.A e Friche industrial do antigo Fonseca Junior, com vista para rua Almirante Tamandaré



Fonte: autor

Figura 19
(da Esquerda para Direita) Friche Industrial Fonseca Junior e Antigo Moinho Pelotense na rua Almirante Tamandaré.



Fonte: autor

Figura 20
(da Esquerda para Direita) Antiga Fábrica Cia Fiação e Tecidos e Porto de Pelotas.



Fonte: autor

Partindo para a análise das transformações espaciais neste fragmento, identificamos uma das *Friches industriais* inseridas na espacialidade da zona do porto, retomando sua história, seu uso tradicional, sua localização na malha urbana e o atual “estado da obra”, através de fotos e imagens. Como referenciado anteriormente, as *Friches* industriais são espaços vazios que tiveram como principal função a atividade industrial ou ligada à indústria. Nesse sentido, a *Friche* analisada é um antigo espaço de produção que hoje se encontra em desuso, apesar dos projetos¹⁵ que vem mudando, aos poucos, as formas de uso e funções dos antigos espaços fabris na zona portuária de Pelotas.

Não é nosso interesse, neste momento, um estudo aprofundado sobre as condições da infra-estrutura dos prédios, mas sim de evidenciá-la, apontando, mais adiante, as possíveis transformações que podem ocorrer neste espaço pela atuação dos projetos urbanísticos de revitalização, que buscam redimensionar a zona do

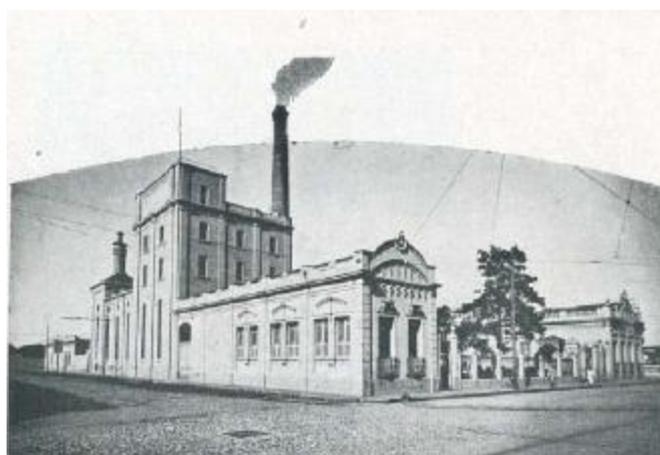
¹⁵ Por dispor de uma quantidade expressiva de exemplares arquitetônicos do final do século XIX e início do século XX, remanescentes do período de industrialização, desde 2000 a zona do porto foi incorporada ao patrimônio histórico-cultural do Estado do Rio Grande do Sul através da lei 11.499. No mesmo ano, foi aprovada no município a lei 4568/2000 que institucionaliza a área como uma das quatro zonas de preservação do patrimônio cultural permanente da cidade de Pelotas. Esta passa a ter grande parte dos imóveis inventariados, resguardando suas fachadas públicas e a volumetria dos bens, sendo permitidas apenas alterações internas. Os imóveis que passam a integrar o inventário recebem benefícios concedidos pelo poder público local, como isenção de IPTU, tendo como objetivo promover a preservação deste patrimônio, compondo assim um conjunto de grande potencial para reutilização.

porto a partir de um novo paradigma de reprodução espacial, amparado pelo capital imobiliário e comercial.

4.4.1 *Friche* Industrial da Brahma

Popularmente conhecida como “fábrica da Brahma”, esta *friche* teve como função original as instalações da Cervejaria Sul Rio-grandense, fundada em 24 de setembro de 1889, por Leopoldo Haertel. Localizada na Rua Benjamin Constant, nº 1071, a fábrica de cerveja estava estabelecida em um grande edifício de sobrado, em estilo inglês, com oito aberturas de frente para a fábrica.

Figura 21
Cervejaria Sul Rio Grandense.



Fonte: CARRICONDE, Clodomiro. Álbum de Pelotas. Centenário da Independência do Brasil. Pelotas: s. ed., 1922.

Com o desenvolvimento da fábrica elevou-se a produção de bebidas importando cevada e lúpulo da Alemanha e exportando suas marcas de cerveja e gasosas para todo o território nacional. Em 1911 a cervejaria empregava cerca de 40 operários, chegando aos anos seguintes a 60 operários e 13 funcionários administrativos. Segundo Zenia:

“A Cervejaria Sul Rio-grandense, como foi denominada começou com capital inicial de 400\$000 (quatrocentos mil réis), elevado em 20 anos de funcionamento para 600.000 (600 contos), tal a extraordinária aceitação pela qualidade do produto fabricado. Três marcas de cerveja figuravam na mesa e ma prateleira dos compradores: Peru, Porco e São Luis. Além das

cervejas a indústria fabricava águas gasosas e gelo.” (P.178)

Suas atividades foram encerradas na década de 1940 quando esta foi comprada pela Cervejaria Brahma, porém que nunca chegou a utilizar efetivamente a fábrica para a produção de cerveja ou outros produtos, usando as estruturas apenas como depósito e distribuidora. Esta transação econômica, que envolveu quantia muito elevada de dinheiro, teve como finalidade fechar a cervejaria de Pelotas para acabar definitivamente com a concorrência que esta fazia com o mercado da zona sul e do resto do país. (KREMER, 1992)

Na atualidade as antigas instalações fabris da Cervejaria Sul Rio-grandense encontra-se completamente abandonadas, onde se observa a degradação da planta fabril. Este *vazio industrial* ocupa uma área cercada por residências e próxima de outras *friches* industriais, como a Cotada S.A. A área é suprida de excelente infraestrutura, como energia elétrica, asfalto, saneamento básico e água potável, além dos serviços como transporte coletivo e serviço de coleta de lixo.

Figura 22
Friche industrial da Brahma e planta de situação



Fonte: Google Earth e autor

Figura 23
Localização da *Friche Industrial da Brahma* na espacialidade da Zona do Porto de Pelotas



Fonte: Google Earth. Adaptado por SÁ BRITTO, 2011

No dia 7 de dezembro de 2009, o prefeito de Pelotas efetivou a doação do prédio da antiga cervejaria Sul Rio-grandense à Universidade Federal de Pelotas através da Lei 5.643. O reitor da UFPel, Cesar Borges, disse que a idéia da Universidade é transformar a edificação em uma grande área cultural e também destinada a eventos tecnológicos.

Figura 24
Fundos da *Friche da Brahma*, pela Rua Conde de Porto Alegre



Fonte: Autor

Figura 25
Vista lateral da *Friche da Brahma*, pela Rua José do Patrocínio



Fonte: Autor

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde o início do século XX, a indústria exerceu grande influência na produção e desenvolvimento urbano de Pelotas. Essa atividade produtiva forjou a produção do espaço em diferentes momentos, constituindo uma importante esfera para a ampliação econômica do município em nível regional. Contudo, a partir da década de 1980 acompanhou-se o desmonte desta atividade dada a volatilidade do capital, levando a uma nova realidade sócio-espacial, fato este concomitante em grande parte das cidades brasileiras, de industrialização tardia e frágil.

As alterações no espaço da cidade foram inúmeras. Entre elas o surgimento de uma série de edificações vazias, abandonadas pelas indústrias, acabou por delegar a estes antigos espaços de produção a ociosidade e a degradação. Neste sentido, nosso estudo chamou a atenção para estas resultantes espaciais do processo de desindustrialização ocorrido na cidade de Pelotas.

Como visto, a tentativa deste trabalho foi o de reconstituir os períodos da indústria, revelando seus vínculos com a produção do espaço na cidade, que não se limitou apenas a produção de estruturas e formas, mas sim a um conjunto de ações, práticas e signos que permearam de vida os ambientes urbanos desenvolvidos a partir da atividade fabril. Assim, foi a partir da indústria e do apelo econômico desta no município, que Pelotas se desenvolveu tanto em termos espaciais como econômicos e sociais, em relação às demais cidade da região.

Embora não seja a meta deste trabalho, deve ficar claro que a espacialidade estudada vem passando por uma rápida transformação. Nos últimos anos tem-se acompanhado um processo de retomada dos espaços vazios na zona do porto pela iniciativa pública e privada, através de projetos urbanos que visam à recuperação, otimização e reaproveitamento das infraestruturas e equipamentos existentes, o que vem implicando numa contínua mudança nas formas de uso e funções espaciais.

Até então a zona do Porto vinha se caracterizando pelo uso predominantemente residencial, industrial e portuário. Hoje, os projetos de revitalização nos antigos prédios fabris e estruturas portuárias vêm impondo novas formas de uso no lugar que buscam contemplar a produção de novos espaços de

lazer, espaços de cultura, espaços institucionais, residenciais e também espaços comerciais e de serviços, reintegrando a área à malha urbana, constituindo assim uma nova centralidade.

Desde 1995, a Universidade Federal de Pelotas tem sido o principal agente de transformação do bairro. Suas intervenções sobre as *Friches* industriais iniciaram-se com a criação de centros universitários, primeiramente nas instalações da antiga fábrica da Consulã (Cooperativa Sul-Riograndense de Lã), que passou a receber o Instituto de Ciências Humanas (ICH), a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAURB) e o Instituto de Artes e Design (IAD). Em 2004, a Universidade adquiriu a *Friche* pertencente ao antigo Frigorífico Anglo, instalando ali o novo campi universitário da UFPel, que passa a concentrar toda a parte administrativa da universidade, como a reitoria, as pró-reitorias, o departamento de registro acadêmico, recursos humanos entre outros. O interesse da universidade nestas *Friches* deve-se à necessidade de ampliação de sua área física, a fim de atender às necessidades que surgem do crescimento no número de cursos e de alunos, especialmente resultantes da adesão da instituição ao Programa de Apoio ao Plano de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (Reuni).

Junto com as atividades acadêmicas outras atividades são estimuladas como bares, restaurantes, casas noturnas, novos edifícios residenciais, estacionamentos, fotocopiadoras, entre outros, que passam a redimensionam a zona do porto, imbricando um novo ritmo no lugar. A construção de um conjunto residencial numa antiga *friche* industrial, através do Programa nacional de Arrendamento Residencial (PAR), também foi outro empreendimento importante para revalorização da zona do porto.

Estas mudanças nas formas de uso e funções destes antigos espaços de produção acabam por repercutir de diferentes modos nas relações entre sociedade e espaço. Além da valorização imobiliária decorrente do processo de retomada das *Friches* industriais e das novas atividades econômicas incorporadas na área, as relações de identidade também se modificam.

Nos períodos de industrialização, o bairro caracterizava-se como um espaço de trabalho e de vivência do operariado pelotense. Espaço este apropriado no movimento da vida cotidiana, no trajeto da casa para a fábrica, em cada intervalo da

jornada de trabalho, nas conversas nas calçadas, nos encontros, jogos e bailes nos finais de semana. Esses momentos do uso, realizado no cotidiano, marcaram expressivamente o espaço contornando traços de identidade, comportamentos, ritmos e representações individuais e coletivas.

Hoje a zona portuária, ao receber nova função, modifica além das formas espaciais, as relações sociais que se concretizam neste espaço. Com as mudanças, inevitavelmente corre-se o risco da destruição dos referenciais urbanos, na medida em que o espaço passa a ser apropriado por novos atores, incorporando novos usos e comportamentos no lugar. Aos poucos, o espaço de vivência do operariado pelotense passa a ser invadido por uma nova lógica que não mais se identifica com as atividades tradicionais, modificando as relações do indivíduo com o objeto que lhe é próximo. Destarte, os espaços de sociabilização dos ex-operários, já castigados pela desindustrialização e degradação sócio-espacial, vão se tornando reminiscências da memória, apagada aos poucos pela mudança dos atores, dos usos e seus discursos.

De tal modo, os últimos anos foram, efetivamente, de grandes e profundas transformações que ainda impactam todos os âmbitos da vida social. Tais transformações apenas ratificaram e aprofundaram um padrão de lógica de produção de espaços urbanos que cumprem um papel mais amplo no contexto do desenvolvimento das práticas capitalistas. Assim as metamorfoses do espaço são cada vez mais perceptíveis nas práticas da vida social cotidiana, onde transformações de ordem distante, mudanças de paradigmas das relações capitalistas de produção, definem novas formas perceptíveis na ordem próxima, modificando usos, produzindo lugares, conformando novos padrões nas relações sociais, assim como novas formas de segregação e desigualdades sociais e territoriais, indicando mais uma vez que a cidade muda o tempo todo, que sua história não é linear e que sua totalidade se complexifica a cada momento.

6. BIBLIOGRAFIA

- ARENDT, M. CARIO, S. A. F. **Desenvolvimento e desequilíbrio industrial no Rio Grande do Sul: uma análise secular evolucionária**. In: Revista Econ. Campinas, 2010 . Vol.19 n.2.
http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010406182010000200007&script=sci_arttext#tx22
- _____ . NASCIMENTO. F. **A dinâmica de desenvolvimento industrial do Rio Grande do Sul: Análise da problemática dos desequilíbrios regionais**. Disc. Scientia. Série Ciências Sociais Aplicadas, Santa Maria, 2005. p. 207-216
- ARRIADA, E. **Pelotas – Gênese e desenvolvimento urbano**. Pelotas: Armazém Literário, 1994.
- BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade**. São Paulo: Editora Schwarcz, 1982.
- BESERRA, Fábio, M. R. **Breves considerações acerca do Materialismo Histórico e Dialético como método na Geografia**. UECE, s/d.
- BOTELHO, A. **Do fordismo à produção flexível: a produção do espaço num contexto de mudanças nas estratégias de acumulação do capital**. São Paulo: Annablume, 2008.
- BRUYELLE, P. **Désindustrialisation, mutations technologiques et transformations internes des entreprises**. In: Revue Belge de Géographie, 116^{ème} année, 1992. Fascicules I à IV. p.77
- CARLOS, A. F. A. **Espaço e Indústria**. São Paulo: Contexto, 1988.
- _____ . **O espaço urbano. Novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto. 2004
- CARRICONDE, C. **Álbum de Pelotas. Centenário da Independência do Brasil**. Pelotas: s. ed., 1922
- CONTRI, A. L. PORSSE, A. A. **Estrutura e evolução do PIB dos municípios gaúchos: 1999-03**. Indicadores Econômicos. FEE, Porto Alegre, v. 33, n. 4, p.

115-130, mar. 2006

- DEBÓRD, G. **Critica da separação**. 1969
- DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICAS DO ESTADO. **Estatística Industrial do Rio Grande do Sul**, 1937.
- DUARTE, R. A. P. **Marx e a natureza em O Capital**. São Paulo: Loyola. S/D
- ESSINGER, C. V. **Entre a fábrica e a rua: A companhia de Fiação e Tecidos Pelotense e a criação de um espaço operário. Bairro da Várzea, Pelotas, RS (1953 – 1974)**. Pelotas: UFPel. Dissertação de Mestrado, 2009.
- FERREIRA, A. **A produção do espaço: entre dominação e apropriação. Um olhar sobre os movimentos sociais**. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, agosto - 2007, vol. XI, núm. 245 (15). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24515.htm>
- FUPURP. Fundação de planejamento urbano e regional de Pelotas. **Estudo e propostas alternativas para o desenvolvimento industrial**. Pelotas, 1980.
- GODOY, P. **Uma reflexão sobre a produção do espaço**. Estudos Geográficos, Rio Claro, junho – 2004 - www.rc.unesp.br/igce/grad/geografia/revista.htm
- GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993
- _____ . **A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos**. In: VALLADARES, I. PRETECEILLE, E. (org) **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel, 1990.
- HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Editora Loyola, 1992.
- _____ . **Espaços de esperança**. São Paulo: Loyola, 2004
- HERRLEIN JR, R. **Desenvolvimento industrial e mercado de trabalho no Rio Grande do Sul: 1920 - 1950**. Revista Sociologia e Política, n.14. Curitiba, Junho 2000. p. 103-118.
- KREMER, A. **As indústrias de Pelotas**. Série do Jornal Diário da Manhã, Pelotas, set 1992.
- KOSIK, K. **Dialética do Concreto**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 7º Edição, 2002.

- LAPIS, N. L. ***A Burguesia Industrial Gaúcha e a sua relação com o Capital Estrangeiro: os anos 1964-73***. Ensaios FEE, Porto Alegre ,1987 p.78
- LEFEBVRE, H. ***O direito à cidade***. São Paulo: Centauro, 2001.
- _____ . ***Le temps des méprises***. Paris, 1975
- _____ . ***El Materialismo Dialectico***. Ed: Elalaph, 1999.
- _____ . ***Marxismo***. Porto Alegre: L&PM, 2010
- LIMONAD, E. ***Reflexões sobre o Espaço, o Urbano e a Urbanização***. Geographia, ano 1, nº1. 1999
- LONER, B. ***Economia e trabalho na região sudeste do Rio Grande Do Sul***. Segundas Jornadas de História Regional Comparada, Porto Alegre: FEE. 2005
- MARTINS, S. F. ***Friches industrielles no extremo sul do Brasil: uma análise sobre o caso da cidade do Rio Grande/RS***. In: Anais do IX Colóquio Internacional de Geocrítica, 2007
- _____ . ***A produção do espaço em uma cidade portuária industrial: O caso do município do Rio Grande/RS***. Tese de doutorado em Geografia. Florianópolis: UFSC, 2004.
- MARX, K. ***O Capital***. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.
- _____ . ***Para a Crítica da Economia Política***. São Paulo: Abril Cultural. Coleção os Economistas, 1985.
- _____ . & ENGELS, F. ***A Ideologia Alemã: teses sobre Feuerbach***. São Paulo: Moraes, 1984.
- MENDONÇA, A. M. ***Revisitando as ruínas urbanas***. In: XIII Congresso Brasileiro de Sociologia. 2007.
- MORAES, A C R.; COSTA, M. W. ***A Valorização do espaço***. São Paulo: Hucitec. 1984
- PADUA, R. ***Implicações sócioespaciais da desindustrialização em um fragmento da metrópole de São Paulo***. Dissertação de mestrado. DEGEO USP, 2007.
- PESAVENTO, S. J. ***RS: Agropecuária Colonial e Industrialização***. Porto Alegre: Ed Mercado Aberto, 1983.

- PRADO Jr. C. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 7ª Ed., São Paulo: Brasiliense, 1963
- POETSCH, M. **Zona do Porto de Pelotas e sua Identidade**. Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, tese de doutorado, 2002
- QUAINI, M. **Marxismo e Geografia**, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979
- ROSA, I. **Vazios Urbanos como vazios de preservação: Franco da Rocha nas terras de Juqueri**. Pós, n.23, São Paulo, junho 2008.
- RHODEN, L. F. **Urbanismo no Rio Grande do Sul: Origens e evolução**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1994.
- _____ . **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. 2º Edição. São Paulo: Hucitec, 1997
- _____ . **Técnica, espaço, tempo**. São Paulo: Hucitec, 1994
- SANTOS, J. F; RIBEIRO. **Localização das actividades e suas dinâmicas**. Universidade do Minho, 2009.
http://www3.eeg.uminho.pt/economia/nipe/docs/2009/NIPE_WP_20_20_09.pdf
- SILVA, R. M. M. **Desenvolvimento industrial no Rio Grande do Sul (1920 - 1980)**. Dissertação de mestrado. PUC-RS, 2006.
- SOARES, P.R.S. **Cidades médias e aglomerações urbanas: a nova organização do espaço regional no sul do Brasil**. In: I Simpósio Internacional Cidades Médias. Disponível em: www2.prudente.unesp.br/gasperr/simposio/paulorsoares
- SOJA, E. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- SPOSITO, E. S. **Geografia e Filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: Editora Unesp, 2004
- STALIN, J. **Materialismo dialético e materialismo histórico**. 1939. UNICAMP/IE.
- TEJO, L. **A indústria rio-grandense em função da economia nacional**. Porto Alegre: Globo, 1939

- VASQUES, A. **Considerações de estudos de casos sobre brownfields: Exemplos no Brasil e no Mundo.** *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona*, Vol. XI, nº 648, 30 de abril de 2006. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-648.htm>
- VALLADARES, I. PRETECEILLE, E. **Reestruturação urbana: tendências e desafios.** São Paulo: Nobel, 1990.
- VIERA, S. G. **A cidade fragmentada, o planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas.** Pelotas: UFPel, 2005
- WOLFE, M. **Desenvolvimento: para que e para quem.** *Indagações sobre a política social e realidade político social.* Rio de Janeiro: Paz e terra, 1976

