

O POLO NAVAL E *OFFSHORE* DE RIO GRANDE/RS COMO UM ELEMENTO DE INFLEXÃO DA DESIGUALDADE?¹

THE NAVAL AND OFFSHORE POLO OF RIO GRANDE / RS AS AN ELEMENT OF INFLECTION OF INEQUALITY?

Ana Paula Ferreira D'Avila ²

Resumo: A proposta deste artigo consiste em analisar o impacto de um empreendimento de grande monta na metade sul, historicamente marcada pela pobreza, concatenado com a atuação Estatal numa perspectiva processual. Argumentamos que o Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande (RS), em atividade de 2006 até 2016, é o ponto de partida para uma reflexão, a fim de demonstrar uma inflexão nas desigualdades entre a metade sul e a metade norte do estado. Para tanto, a metodologia utilizada compreendeu a análise processual – de longo prazo - dos ciclos industriais de Rio Grande e do papel do Estado, bem como a consulta aos dados da Relação Anual de Informações Sociais (Rais), da Fundação de Economia e Estatística (FEE), de forma relacional. O Polo Naval foi um dos elementos desencadeadores de desenvolvimento econômico de Rio Grande, principalmente a partir de 2010 até o ano de 2014 e isso se refletiu na melhora de indicadores.

Palavras-chave: Polo Naval. Inflexão. Desigualdade.

Abstract: The purpose of this article is to analyze the impact of a major undertaking in the southern half, historically marked by poverty, concatenated with State action in a procedural perspective. We argue that the Naval and Offshore Polo of Rio Grande (RS), active from 2006 to 2016, is the starting point for reflection, in order to demonstrate an inflection in the inequalities between the southern half and the northern half of the state. To this end, the methodology used comprised the procedural analysis - long term - of the industrial cycles of Rio Grande and the role of the State, as well as the consultation of data from the Annual List of Social Information (Rais), from the Economy and Statistics Foundation (FEE), in a relational way. The Naval Polo was one of the triggering elements of economic development in Rio Grande, mainly from 2010 to 2014 and this was reflected in the improvement of indicators.

Keywords: Naval Polo. Inflection. Inequality.

INTRODUÇÃO

O debate sobre as desigualdades intrarregionais no estado do Rio Grande do Sul não é um tema propriamente novo³. Contudo, a proposta deste artigo consiste em analisar o impacto de um empreendimento de grande monta na metade sul, historicamente marcada pela pobreza, concatenado com a atuação Estatal numa perspectiva processual. Argumentamos que o Polo

¹ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - BRASIL (CAPES) - Código de Financiamento 001. Texto adaptado de tese defendida pela autora em 2018.

² Pós-Doutoranda em Sociologia pela Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Doutora em Sociologia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). E-mail: anapaulasocio10@gmail.com.

³ Ver: Targa (1988); Arend, Cario (2010); Herrlein Jr (2002), entre outros autores.

Naval e *Offshore* de Rio Grande é o ponto de partida para uma reflexão, a fim de demonstrar uma inflexão, nas desigualdades entre a metade sul e a metade norte do estado.

A reativação da indústria naval no país foi fruto de uma estratégia política nacional de desenvolvimento (BRESSER-PEREIRA, 2012), a qual do ponto de vista teórico suscitou o debate sobre o “neodesenvolvimento”⁴. A reativação dessa indústria contou com alguns programas de governo, assim como, com o financiamento de banco público - aspectos comuns a este tipo de indústria no mundo (CERQUEIRA JUNIOR, 2014). Um dos fatores motores para a nova indústria naval do Brasil, ocorreu com o anúncio da descoberta da camada pré-sal⁵ que impulsionou a organização de demandas por plataformas e outras embarcações, as quais passaram a ser construídas no país, mediante o estabelecimento do índice de conteúdo local⁶.

Na cidade de Rio Grande, situada no extremo sul do Rio Grande do Sul, o Polo Naval e *Offshore* esteve em atividade de meados de 2006 até 2016. Oficialmente, o Polo foi inaugurado em outubro de 2010 e chegou a empregar, nos anos de ápice de suas atividades (2013-2014) cerca de vinte mil trabalhadores. O referido empreendimento estava estruturado em dois estaleiros: o Estaleiro Rio Grande e o Estaleiro Honório Bicalho, os quais fabricavam plataformas de petróleo destinados ao campo do pré-sal situado na Bacia de Campos.

O objetivo deste artigo consiste em demonstrar o desenvolvimento da desigualdade entre a metade norte e sul estado, e a partir disso evidenciar uma inflexão breve, gerada no caso em estudo, pelo Polo Naval⁷. Para tanto, a metodologia utilizada compreendeu a análise processual – de longo prazo - dos ciclos industriais de Rio Grande. Essa sociologia histórica

⁴ Alguns autores que trataram sobre este tema: Bresser-Pereira, 2003; Sicsú; Paula; Michel, 2005; Boito Jr, 2012; Ramalho, Vêras de Oliveira, 2013. Os enfoques variaram entre “novo desenvolvimentista”, “social-desenvolvimentista” ou “neodesenvolvimentista”.

⁵ A camada pré-sal descoberta em 2007, trata-se de uma “grande jazida de petróleo localizada abaixo do leito do mar, com volume de aproximadamente 50 bilhões de barris” de óleo leve, isto é, “a matéria prima encontrada na camada pré-sal tem densidade média, baixa acidez e baixo teor de enxofre, sendo mais fácil de refinar e mais valiosa. (...) A camada pré-sal fica localizada em uma área de cerca de 800 km de extensão por 200 km de largura, no litoral entre os estados de Santa Catarina e Espírito Santo. A área total da chamada “província do pré-sal” tem cerca de 149 km² e corresponde a cerca de três vezes e meia a área do estado do Rio de Janeiro” (GOMBATA, s/p, 21/09/2015).

⁶ O índice de conteúdo local é a base de cálculo para saber quanto de cada plataforma foi produzido no Brasil. No caso da carteira de encomendas de Rio Grande, o índice previsto para a construção dos cascos era de 70%, por seu turno, estimava-se que os módulos de planta de processo teriam entre 69,5% até 85% e para a integração 74% (REVISTA FATOR BRASIL, 17/07/2014). Este índice foi estabelecido no ano de 2003 pelo Ministério de Minas e Energia (MME), mediante o Decreto-lei nº 4.925 e a Petrobras juntamente lançou o Programa de Modernização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás (Prominp) o qual reforçava o movimento em prol da cadeia produtiva nacional, incluindo a condição do conteúdo local (BRASIL, Decreto-Lei, nº 4.925/2003), também se constituindo como um fórum que acompanhava as discussões e aprimorava as políticas e programas.

⁷ É possível atribuímos a melhoria dos indicadores do município também ao “boom” das commodities, haja visto que a cidade dispõe de um Porto no qual a pauta exportadora é fortemente presente. Entretanto, o recorte deste texto se detém ao Polo Naval por se tratar de um empreendimento novo que gerou um número expressivo de empregos diretos e indiretos.

visa apreender as transformações ocorridas, tanto no que tange a dinâmica da cidade de Rio Grande/RS em diferentes contextos históricos, de forma a contextualizar os impactos para a cidade quando da instalação do Polo Naval e *Offshore*, atentando para a atuação do Estado, diferenciando seus períodos e políticas de Governo, de forma a evidenciar as rupturas e continuidades na referida cidade. Ainda que o debate teórico não seja objeto deste estudo, realizamos uma breve revisão bibliográfica sobre o tema e utilizamos os dados da Relação Anual de Informações Sociais (Rais) e da Fundação de Economia e Estatística (FEE) de forma relacional, portanto, a metodologia utilizada é de caráter quantitativo.

A questão norteadora consiste em: o Polo Naval e *Offshore* influenciou e projetou certa mudança no município de Rio Grande contribuindo, portanto, para um breve período de inflexão da desigualdade intrarregional? Para tanto nos debruçamos na análise dos indicadores de geração de emprego no Polo, do Produto Interno Bruto total e *per capita*, do Índice de Desenvolvimento Socioeconômico (Idese)⁸ e do índice de Gini.

Além desta introdução, o artigo está dividido em duas partes. Na primeira nos detemos sobre os processos históricos, nas transformações econômicas e no papel do Estado, os quais constituem fatores cruciais na conformação das desigualdades entre a metade sul e a metade norte do Rio Grande do Sul. Na segunda parte apresentamos os dados dos indicadores selecionados, de modo a situar o impacto que o Polo gerou não só em termos de empregos na cidade e região, mas do ponto de vista mais amplo. Por fim, tecemos as considerações finais nas quais apresentamos o Polo Naval como elemento impulsionador dos indicadores de Rio Grande em correlação com o papel do Estado .

1 A CONFORMAÇÃO DAS DESIGUALDADES NO RIO GRANDE DO SUL E O PAPEL DO ESTADO

Segundo Martins e Pimenta (2004), os primeiros investimentos industriais constituíram a cidade de Rio Grande, no sentido próprio do termo. Houve a implementação de infraestrutura e transporte, que modificaram o modo de viver e o ambiente da cidade, além de promoverem uma diversificação da cultura, dado o significativo número de imigrantes, empreendedores e trabalhadores que surgiram. Assim, as grandes fábricas instaladas entre o fim do século XIX e durante o século XX, tendiam a ser “de iniciativa de pessoas que adquirem experiência no comércio de importações e percebem que o volume de negócios poderia ser

⁸ “O Idese avalia a situação socioeconômica dos municípios gaúchos quanto à educação, à renda e à saúde, considerando aspectos quantitativos e qualitativos do processo de desenvolvimento.” Fonte: <https://www.fee.rs.gov.br/indicadores/indice-de-desenvolvimento-socioeconomico/> Acesso em: 13 de mai. 2020.

aumentado se se combinam inteligentemente atividades industriais internas e importações semiacabadas” (FURTADO, 1972, p. 19). Por conseguinte, o mercado de exportação se ampliava e a aquisição de máquinas era apoiada pelo capital estrangeiro. A economia fabril citadina se voltava cada vez mais para o exterior, ficando à mercê e dependente das oscilações internacionais, como a Grande Depressão e a Segunda Guerra Mundial” (MARTINS, 2006, p. 157). Ao passo que, no âmbito do mercado interno, empresas de outras partes do Brasil se instalavam na cidade e região.

Nos termos de Furtado (1972), podemos interpretar que a indústria têxtil instalada na cidade representava uma economia de escala não significativa, assim como o frigorífico e as demais indústrias que se instalaram no primeiro quartel do século XX em Rio Grande, os quais faziam parte de uma industrialização que se desenvolveu como forma complementar às atividades de exportação (FURTADO, 1972). Todavia, “a expansão da economia continuava a depender fundamentalmente do aumento das exportações e da capacidade de importar” (FURTADO, 1972, p. 17), mas a importância da economia exportadora flutuava, se tornando imperativa e, portanto, necessária tão somente durante as crises e guerras que eclodiam no exterior.

No âmbito nacional, este período corresponde à ‘industrialização dispersa’, vigente na conjuntura política da República Velha (1889-1930), que para o estado do Rio Grande do Sul foi uma época caracterizada pelo desenvolvimento original endógeno, ligado a pauta agroexportadora expressiva. Este tipo de desenvolvimento econômico “estabeleceu-se nos marcos de um relativo isolamento regional e de uma economia nacional ainda pouco integrada” (HERRLEIN JR, 2002, p. 648), nacionalmente esta economia possuía um caráter subsidiário. O período da ‘industrialização dispersa’, induzida pelo setor exportador, começou a se modificar, a partir das alterações da economia nacional na década de 1930. Segundo Furtado (1972), na década de 1960 o Brasil já se tornara um país industrializado, embora subdesenvolvido. Desse modo, a obsolescência das indústrias complementares do setor exportador é clara e inevitável. Para o autor,

[...] ainda que altamente concentrado na região de São Paulo, o complexo industrial tem interesses diretos em todo o território nacional, seja em razão da implantação de instalações industriais, seja por causa de fontes de matérias-primas, ou ainda de vinculações a mercados que abastece [...] (FURTADO, 1972, p. 33).

Logo, mesmo que o centro da atividade lucrativa industrial tenha se deslocado a partir da década de 1950, para a indústria propriamente dita, o município de Rio Grande, devido ao

interesse do principal centro econômico do país e do governo ditatorial, se concentrou como o corredor exportador devido à posição geográfica e em relação aos mercados que abastecia.

Em outros termos, segundo Pochmann (2008), no Brasil os primeiros ciclos de produção estavam voltados para a exportação que organizava a economia em torno de agrupamentos regionais, mantendo uma baixa relação interna entre si. Dessa forma, a economia dependia do comércio externo, tinha um funcionamento débil devido à pouca integração nacional; o que por um lado, era possibilitado pela própria existência desses complexos locais que estavam vinculados ao exterior, por outro lado obstruía o desenvolvimento do país, em termos da unidade nacional e, ao mesmo tempo, mantinha as diferenças regionais como forma de assegurar a unidade interna do território em relação ao espaço nacional (POCHMANN, 2008).

Somente mediante a estruturação do Estado, através de um processo que incluía a industrialização e a urbanização é que se rompeu com a dependência externa naqueles moldes, transformando a configuração do poder porque esta passou para a região sudeste (POCHMANN, 2008). A integração nacional só foi possível mediante o capitalismo monopolista, que se consolidou no país na década de 1960, pois mesmo com a integração das indústrias regionais à Federação brasileira, os grupos econômicos ainda dispunham de certa força centralizadora. Assim, o capital monopolista suplantou os grupos regionais (OLIVEIRA, 1989 apud MARTINS, 2006) e ao mesmo tempo criou uma dinâmica econômica.

Segundo Barat, Campos Neto e Paula (2014), de 1930 até meados de 1980, houve uma transição, ou seja, de uma economia voltada para o exterior (economia aberta) passando para uma economia voltada para o mercado interno (economia fechada), isto é, ocorreu a união do território propriamente dito. O país adentrou no “ciclo da industrialização intensiva, baseado na substituição de importações” (BARAT, CAMPOS NETO E PAULA, 2014, p. 33). Em termos de processo decisório, os autores argumentam que o mesmo foi marcado pelo setor público, orientado pelo padrão político de um estado-desenvolvimentista. Neste período, a infraestrutura adotada correspondeu, portanto, em investimento nos setores de transporte, energia e comunicação. Para Pochmann (2008) a integração da economia resultou na especialização do Sudeste em suprir a demanda interna. Esse processo de reorganização da economia e descentralização do desenvolvimento industrial impactou o Rio Grande do Sul, principalmente na década de 1960.

Em outras palavras, Arend e Cario (2010), com base nos estudos de Herrlein Jr (2002) e Targa (2003), argumentam que houve uma mudança profunda, em termos econômicos no estado, devido a ruptura política estabelecida pelo Estado Novo. A partir do Estado Novo

(1937-1945), com a substituição de importações e a ampliação do mercado interno, uma situação nova se apresentou para o Rio Grande do Sul. É a partir daí que as diferenças estruturais internas começaram a aflorar e, por conseguinte, determinar o seu desempenho. Desse modo, a metade sul⁹ do estado, historicamente caracterizada pelas suas atividades exportadoras, pela produção do charque, pelas indústrias, pelos frigoríficos de capital estrangeiro, entre outras atividades econômicas, sofreu um forte impacto porque com o processo de substituição de importações a dinâmica econômica voltou-se para os segmentos orientados para o mercado interno. Nesse momento, a região que apresentava uma estrutura condizente era a metade norte do estado que, portanto, se vinculou ao novo padrão de acumulação nacional mais facilmente, devido ao caráter de suas atividades (AREND; CARIO, 2010).

Neste contexto as cidades que já dispunham de uma indústria significativa para sua população e região, como é o caso de Rio Grande, tiveram de se adaptar. Segundo Oliveira (1989 apud MARTINS, 2006, p. 162), com a integração ao mercado interno brasileiro a região passou de uma economia subsidiária a dependente da economia do Sudeste, além de passar pela imposição de uma nova divisão do trabalho em função do Sudeste. No estado a dinâmica econômica se estabeleceu na região norte, pois os imigrantes reproduziam as técnicas de produção oriundas de seus países industrializados. Em Caxias do Sul e Porto Alegre, por exemplo, situava-se o setor metal-mecânico e essas empresas fabricavam máquinas direcionadas para as necessidades locais, assim como implementos. Em São Leopoldo e Novo Hamburgo centrava-se a indústria do couro e calçados. Em Rio Grande e Pelotas a indústria da alimentação (frigoríficos e conservas) (PESAVENTO, 1985, apud AREND, CARIO, 2010). Assim, já em meados do século XIX estabeleceu-se um dos fatores que vieram a diferenciar a estrutura produtiva do estado, propulsionando a desigualdade econômica e as consequências a isto atreladas. Conforme Singer (1977), até o final do século XIX Rio Grande era considerado o maior centro industrial do estado “(...) o sul do estado possuía, nos anos setenta do século passado [século XIX] [uma] economia muito mais comercializada que o Norte (SINGER, 1977, p. 171).

Para o autor, a escolha por Rio Grande se deveu a localização geográfica, por possuir o único Porto do estado e, portanto, seria mais fácil o alcance dos produtos ao restante do país.

⁹ De acordo com Leivas (2003 apud FEIJÓ e MENEZES 2008, p. 2) o termo “Metade Sul”, começou a ser utilizado na década de 1990, para definir uma das macrorregiões do Estado, quando os diferentes segmentos sociais organizados, entidades e os poderes públicos e municipais, estadual e federal passaram a reconhecer que providências deveriam ser tomadas para reverter uma tendência de estagnação e perda da competitividade da região, relativamente com o restante do Estado”.

Ademais, o centro da industrialização antes de 1890, centralizado entre Rio Grande e Pelotas, deveu-se ao fato de um maior desenvolvimento comercial agrícola e porque as empresas não visavam tão somente o mercado regional, mas também o mercado nacional. A partir de 1890, Porto Alegre entrou na fase de industrialização, principalmente no ramo metalúrgico. Desse modo, no final do século XIX, em termos industriais Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas, caracterizam-se da seguinte maneira: Em Rio Grande, havia grandes estabelecimentos, mas concentrados em poucos “ramos (tecelagem, charutos, conservas alimentícias, moinhos, curtumes)”; ao passo que em Porto Alegre, havia maior diversificação na estrutura industrial, que além dos ramos encontrados em Rio Grande, dispunha da “fabricação metalúrgica, de calçados, de vidro e de confecção de roupas”, o autor estima que a partir de 1920 Porto Alegre tenha assumido a liderança industrial do estado (SINGER, 1977, p. 173)¹⁰. Desse modo temos duas trajetórias de desenvolvimento distintas:

[...] O Norte diversificou e modernizou, em certa medida, sua estrutura industrial, e o Sul enraizou-se definitivamente na agropecuária. Apesar de haver fortes indicações na historiografia de que a economia da região Norte já se tornara mais expressiva que a da região Sul antes de 1930, a partir desse momento observa-se um maior aprofundamento do complexo colonial-imigrante em atividades industriais, resultante do maior estímulo do mercado interno brasileiro (AREND, CARIO, 2010, p. 416).

Assim o período de 1930 a 1960 caracterizado pela substituição de importações, também significou a transição e a crise, pautada pela perda da autonomia dos estados e uma ampliação do mercado interno nacional. Para a metade sul do Rio Grande do Sul, esta crise ocorreu devido a própria rigidez industrial da economia gaúcha, que dependia do setor primário e não mudou seu padrão de acumulação, pois até a década de 1960 se concentrou na atividade de beneficiamento agropecuário, muito embora o norte do estado já apresentasse algumas pequenas indústrias coloniais.

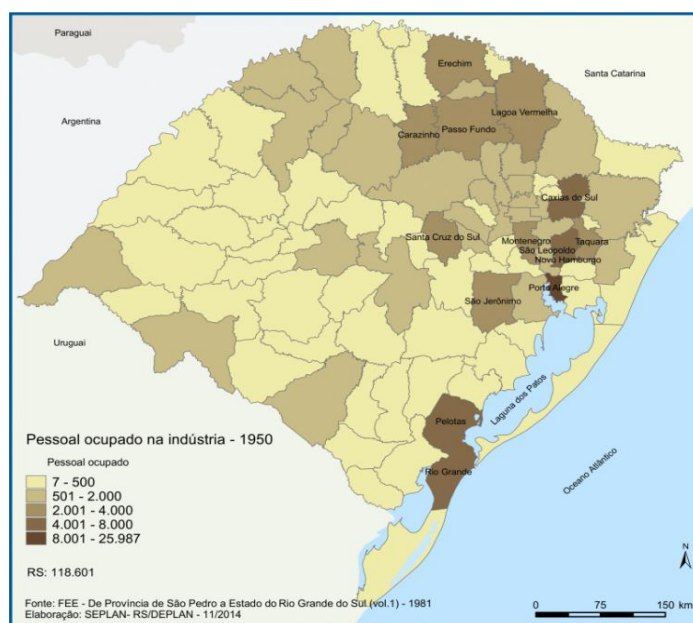
Para Martins (2006), uma das variáveis que explica a especialização da economia, ocorre na década de 1950, época em que o governo federal restringiu as importações, assim as fábricas de Rio Grande que tinham a maioria dos equipamentos importados, mas encontravam-se obsoletos, não puderam renovar seu maquinário, por conseguinte, ficaram impedidas de modernizar seu processo de produção. Somente no final desta década houve a reabertura das importações e com esta a possibilidade para as indústrias - predominantemente produtoras de bens de consumo não duráveis - adquirirem novos equipamentos. Os setores industriais que mais se beneficiaram desta reabertura foram os produtores de bens intermediários e o setor de

¹⁰ Segundo Singer (1977), este surto industrial em Porto Alegre resultou da abolição da escravatura, da imigração em massa, da tarifa mais protecionista e de facilidades de crédito.

bens de capital de consumo durável, os quais estavam situados na cidade de Porto Alegre e região, além dos estados de “Minas Gerais, do Rio de Janeiro e de São Paulo” (TARGA, 1988); (D’AVILA, 2014).

Em outras palavras, houve uma defasagem maior da indústria, que impactou fortemente as indústrias de Rio Grande as quais perderam, pouco a pouco, seu dinamismo devido a “reabertura do comércio mundial após a Segunda Guerra, ensejando uma oportunidade de reequipamento e modernização que, por sua vez, foi aproveitada pela indústria do centro do país” (HERRLEIN JR, 2002, p. 655). Fato que pode ser observado na disparidade da geração de emprego industrial, conforme a figura abaixo.

FIGURA 1 - PESSOAL OCUPADO NA INDÚSTRIA EM 1950



Fonte: Atlas socioeconômico do Rio Grande do Sul (s/a).

Conforme depreendemos da figura acima em 1950 Pelotas e Rio Grande empregavam na indústria um contingente de trabalhadores que girava em torno de 4.001 e 8.000, enquanto Porto Alegre e sua região metropolitana já respondiam pela maioria neste setor, ao empregar entre 8.001 e 25.987 trabalhadores na indústria. Além de Porto Alegre, outras cidades ao norte do estado já se destacavam como, por exemplo, Caxias do Sul. Portanto, configurando um padrão de desenvolvimento distinto de outras cidades do Rio Grande do Sul.

Conforme dito anteriormente, no início da década de 1960, o Brasil passou por profundas modificações, principalmente no que diz respeito ao investimento na indústria pesada e integração do mercado nacional. Isso se refletiu no maior crescimento da indústria na história do Brasil e no nível político por um período mais severo da ditadura militar (NARDI, 2002); (D’AVILA, 2014). Neste período em Rio Grande, produtora de bens não duráveis,

persistiu “uma precariedade do transporte de cabotagem [navegação de curto curso entre os portos do mesmo país (Antaq, 08 de setembro de 2003)], a dificuldade de renovação do parque produtivo e a concorrência desvantajosa frente às novas indústrias que se consolidavam no Sudeste” (MARTINS, 2006, p. 163). Para Martins (2006), por se tratar de uma cidade portuária, as indústrias geralmente não tiveram origem local e por isso as indústrias têxteis, os frigoríficos e outras empresas sofreram com a reabertura do processo de importação enquanto outros setores que já estavam instalados na cidade sofreram uma inflexão positiva, como foi o caso da indústria pesqueira e a indústria de produção de base. Em 1960, o governo federal implementou uma série de políticas mediante a Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca (Sudepe), que vieram a beneficiar e desenvolver as pequenas indústrias de pesca que já existiam na cidade desde 1889. A partir desta política federal, o setor industrial pesqueiro cresceu significativamente durante a segunda metade do século XX.

No entanto, o investimento na indústria pesqueira ocorreu no contexto de uma “retração do parque produtivo com o fechamento de várias fábricas” na cidade (MARTINS, 2006, p. 27). Segundo Targa (1988 p. 155) devido à integração do mercado brasileiro do começo da década de 1960, o Rio Grande do Sul passou “por uma crise agrícola e industrial sem precedentes”. No município de Rio Grande, por um lado houve a diminuição da produção das indústrias têxteis e, por outro lado, essa crise refletiu no fechamento de diversos empreendimentos que impactaram o nível de desemprego. Portanto, entre 1950 e 1960, com a decadência e fechamento dessas indústrias que formavam a base do processo de industrialização da cidade (do final do século XIX em diante), houve a perda de 7.000 postos de trabalhos, para um contingente populacional de 82.000 habitantes (MARTINS, 2006, p. 178).

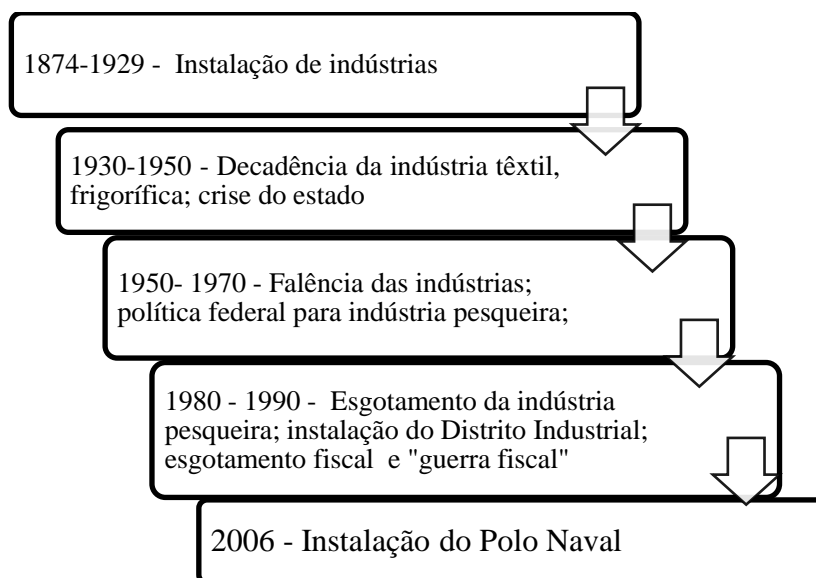
Para Martins (2006) em Rio Grande nesta época a crise não tomou uma proporção maior porque a indústria pesqueira vinha se ampliando e acabou incorporando trabalhadores do antigo frigorífico Swift. Por seu turno, a indústria pesqueira, que obteve fôlego mediante uma política federal, se manteve em pleno funcionamento até meados da década de 1980. Segundo Carvalho da Silva et al., (2005, p. 5) em 1989 embora ainda houvesse “cadastradas no Centro de Indústrias do Rio Grande 30 indústrias de pesca, todas desenvolvendo atividades de congelamento, processamento e salga” grande parte das indústrias pesqueiras tinham fechado suas portas. Os autores elencam os seguintes fatores que levaram à queda e o consequente fechamento deste ciclo:

a defasagem tecnológica, a estrutura organizacional ultrapassada e os métodos de gestão desatualizados. Outros fatores importantes, de ordem operacional são: esforço

de pesca além da capacidade de reprodução das espécies; bloqueios à reprodução das espécies marinhas no estuário da Laguna dos Patos; níveis de poluição e ação predatória externa na zona econômica do mar territorial brasileiro (CARVALHO DA SILVA et al., 2005, p. 5).

Ou seja, devido a uma conjunção de fatores principalmente de ordem ambiental com a exploração predatória do mar territorial¹¹, com a interrupção do ciclo de reprodução das espécies, sem sequer um projeto que as mantivesse em criadouro, houve o fim deste ciclo. Além disso, a obsolescência da tecnologia e da gestão da produção foram preponderantes para o esgotamento da indústria pesqueira citadina, ficando apenas uma empresa atuando no setor o qual passou a ser controlado por um grupo argentino em 1996. Podemos visualizar na linha do tempo a seguir os ciclos econômicos de Rio Grande.

FIGURA 2 - LINHA DO TEMPO: CICLOS DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DE RIO GRANDE



Elaboração própria.

O segundo período industrial de Rio Grande começou em 1970 e se estende até os dias de hoje (MARTINS, 2006). O autor analisa os investimentos via instalação do distrito industrial e terminais portuários na década de 1970, os quais se deram via intervenção estatal em conjunto com a iniciativa privada. O Superporto foi implantando à custa de quatro bilhões de dólares entre o investimento estatal e privado (MARTINS, 2006, p. 27). A partir de então, as indústrias predominantes são: químicas, fertilizantes, de alimentos, como a fábrica apoiada na pesca

¹¹ De acordo com o artigo primeiro da lei 8.617/93: O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.

industrial e a de refino de óleo de soja e feijão. Além disso, a cidade se constitui em um corredor de exportação ampliado.

Depois dos anos 1970 o Brasil passou por um “processo de desconcentração espacial da atividade econômica, que se manteve, pelo menos até o início dos anos 90” (GUIMARÃES NETO, 1995, p. 126). Segundo Guimarães Neto (1995, p. 126), houve a passagem de uma articulação comercial, isto é, das ‘ilhas’ formadas pelas regiões do país para uma integração produtiva, na qual o Brasil “começa a constituir-se em um sistema produtivo único, diferenciado e hierarquizado, com os grandes grupos econômicos marcando presença em todas as regiões”. Segundo Lima (2002), com o esgotamento fiscal no final dos anos 1980, no contexto de abertura internacional, “de eliminação de barreiras nacionais a circulação de mercadorias levou ao abandono das políticas centralizadas de planejamento econômico, industrial, ou até podemos dizer de qualquer planejamento” (LIMA, 2002, p. 29). Para o autor, foi neste contexto que cada estado começou a disputar os investimentos industriais manobrando com suas vantagens territoriais, com incentivos fiscais, entre outros, caracterizando uma “guerra fiscal” (ARBIX, 2000).

Em termos de atuação do Estado Dulci (2016, p. 182) afirma que “(...) o Estado optou, por abrir mão da arbitragem federativa, deixando as unidades nacionais em disputa interna”. Naquele contexto, chamado por ampla literatura brasileira como a década neoliberal (CARDOSO, 2003) houve uma “guerra fiscal” entre os estados para captação de investimentos em seus territórios. No caso do Rio Grande do Sul, o norte do estado logrou a implantação do Polo automobilístico de Gravataí.

Entretanto, a partir de 2003 o Estado demarcou uma estratégia de política industrial que fora elevada a outro patamar com o anúncio da descoberta da camada pré-sal. Com a reativação da indústria naval pelo Governo Federal os esforços para tornar legal, mediante a elaboração de legislação que regulam a exploração do pré-sal, estavam alinhados com a prioridade do conteúdo local, que gerava empregos no país movimentando toda uma cadeia produtiva.

Teoricamente estas iniciativas governamentais se inserem no debate sobre o neodesenvolvimentismo, tendo em vista o papel crucial do Estado frente as descobertas e o direcionamento da política, através de vários programas tais como, o “Programa de Modernização e Expansão da Frota de Navios Petroleiros da Transpetro (Promef); de financiamento como o Fundo de Marinha Mercante (FMM) e de capacitação de mão de obra como o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (Prominp) (SOARES, 2014, p. 9). A reativação da indústria naval, caída no ostracismo desde a década de

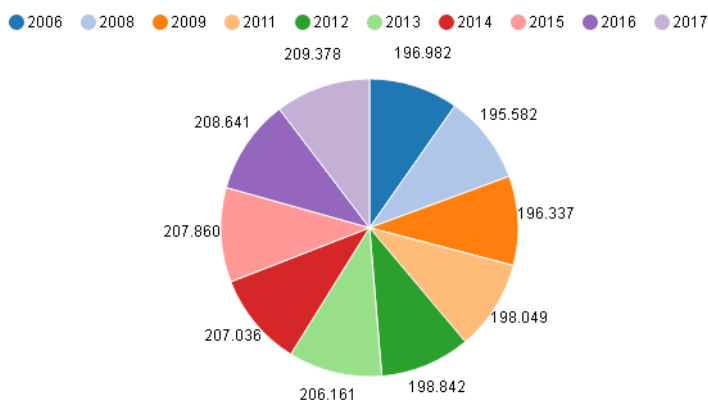
1980, foi operacionalizada mediante a desconcentração do parque naval da tradicional localização do Rio de Janeiro, para novos territórios de norte a sul do país criando, portanto, uma nova dinâmica no território brasileiro que se contrapôs, neste quesito, aquela praticada na década de 1990. Em 2005 começaram as tratativas para instalação do Polo Naval, mediante legislação municipal que incentivava fiscalmente a instalação das empresas em troca da garantia de geração de emprego e renda para o município e região. Conforme dito anteriormente, no ano de 2006 o Polo começou a ser construído e em 2010 foi inaugurado, a princípio o empreendimento teria vinte anos de funcionamento, porém este foi interrompido drasticamente em 2016 devido a forma de condução da “Operação Lava Jato” a qual, no intuito de combater a corrupção, acabou por dizimar a nascente indústria naval brasileira. Por conseguinte, as encomendas de plataformas de petróleo foram direcionadas para os estaleiros asiáticos. No item a seguir, demonstraremos a inflexão gerada atribuída, em parte significativa, ao Polo Naval e *Offshore*.

2 O PERFIL SOCIOECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE RIO GRANDE E O POLO NAVAL COMO ELEMENTO DINAMIZADOR

Nesta seção, por sua vez, apresentamos alguns indicadores. Entre estes, destacamos os dados de volume de emprego, do Produto Interno Bruto e *per capita*, o índice de Gini e do Índice de Desenvolvimento Socioeconômico (Idese), que nos permitem tecer algumas análises relacionais e identificar as mudanças a partir da instalação da indústria naval na cidade e os aspectos que guarda em comum com os investimentos realizados no decorrer de sua história.

Segundo Heydt et al., (2016) as regiões prósperas registram um acelerado crescimento populacional. No caso de Rio Grande entre 2010 e 2014 esta taxa foi de 7,19%. Se comparado ao período anterior de 2000-2010 foi aproximadamente de 5% o qual registrou, portanto, uma taxa menor. Em termos populacionais, segundo Censo de 2010, Rio Grande tinha 197.228 habitantes. Na última década, a população cresceu de modo substancial, visto que em 2016 sua população estimada é de 209.378 habitantes (Ibge, s/a).

GRÁFICO 1 - POPULAÇÃO RESIDENTE ESTIMADA ENTRE 2006 E 2017



Fonte: Sidra/Ibge – elaboração própria.

De acordo com os dados consultados, a partir do ano de 2006 a cidade passou por um processo crescente, em termos populacionais, mesmo com períodos de relativa variação, pois parte de 196.982 habitantes em 2006 para 209.378 em 2017. O que é interessante observar, é o salto de 2012 de 198.842 para 2013 com 206.161, justamente o período de ápice do Polo, isto é, atribuímos o aumento populacional devido a um período que vai da instalação de estaleiros navais em 2006 até seu ápice de atividades em 2013-2014. Entretanto, é uma indústria que começou a ser impactada gradualmente devido as crises que se estabeleceram no país a partir de 2014, são elas: a crise política e econômica no Brasil, o impeachment da presidente Dilma Rousseff e a alteração do índice de conteúdo local - em novembro de 2016 pelo então presidente Michel Temer – o qual na prática dizimou a incipiente indústria naval brasileira.

Conforme Heydt et al., (2016) este crescimento indica o movimento de migração, principalmente para a inauguração do Polo, que atraiu muitos trabalhadores e trabalhadoras em busca das oportunidades de emprego. Em relação aos indicadores socioeconômicos, em 2013 o município possuía uma densidade demográfica de 73,80 habitantes/km², a taxa de analfabetismo de indivíduos com 15 anos ou mais em 2010 era de 4,65%. A expectativa de vida ao nascer para o ano de 2010 era de 76,66 anos, maior que a do Rio Grande do Sul que é de 75,38 anos. Já o coeficiente de mortalidade infantil em 2013 era de 11,92 por mil nascidos vivos.

A indústria naval gerou um número significativo de empregos por regiões do país. No caso de Rio Grande foram selecionados os trabalhadores que atuam no setor naval denominado pela Classificação Nacional de Atividades Econômicas 2.0 (Cnae) da Rais, no Grupo Construção de Embarcações, conforme a tabela 2 abaixo:

TABELA 2 - TRABALHADORES DO GRUPO DE CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM RIO GRANDE, POR SEXO – 2006 A 2016

Ano	Sexo do trabalhador				Total	
	Masculino		Feminino		Nº	%
	Nº	%	Nº	%		
2006	52	73%	19	27%	71	100
2007	123	77%	36	22%	159	100
2008	44	77%	13	23%	57	100
2009	133	84%	25	16%	158	100
2010	513	90%	58	10%	571	100
2011	2027	88%	283	12%	2310	100
2012	5639	87%	855	13%	6494	100
2013	6088	84%	1138	16%	7226	100
2014	6211	83%	1268	17%	7479	100
2015	4999	83%	994	17%	5993	100
2016	3498	83%	712	17%	4210	100

Fonte: RAIS – elaboração própria.

Conforme os dados obtidos da Rais observamos que, proporcionalmente ao contingente de trabalhadores, desde o começo das atividades a força de trabalho tendeu a se configurar preponderantemente como masculina. Além disso, constatamos que o número de trabalhadores em 2006 era ínfimo e acompanhou um movimento crescente. O contingente feminino empregado era de 27% quando no começo das atividades de construção dos estaleiros em 2006 e foi apresentando uma queda, comparado ao percentual dos trabalhadores de 73% para o mesmo ano. Durante os dois anos de pico de atividades, isto é, 2013 e 2014 o contingente feminino empregado retomou um crescimento, mas continuou a ser menos representativo, em 2013 estava em 16% e em 2014 houve um discreto aumento para 17%.

Considerando os dados da Rais observamos que houve um aumento expressivo do contingente de trabalhadores e trabalhadoras empregados. A atividade industrial se reflete no Produto Interno Produto (PIB), retrospectivamente temos os dados da década de 1990 até 2001 apresentados na tabela 3.

TABELA 3 - TAXAS MÉDIAS ANUAIS DE CRESCIMENTO DO PIB DO BRASIL E DO RIO GRANDE DO SUL DE 1990 ATÉ 2001 (%).

Período	Brasil	Rio Grande do Sul
1990-1993	1,78	5,48
1994-1998	2,56	0,17
1999-2001	2,88	3,77

Fonte: Alonso (2003) com base nos dados da FEE e do Ibge.

Observamos que o (PIB) do país e do estado sofreram mudanças significativas. De 1990 até 1993 o PIB do estado era maior que do país, nos quatro anos seguintes há uma

tendência de aumento do PIB do Brasil e a um decréscimo significativo do estado. Na passagem para o século XXI observamos um crescimento de ambos, mas o Rio Grande do Sul desponta e supera o PIB do país.

Desde 2006 o PIB de Rio Grande apresentou uma tendência a aceleração visto que, por exemplo, em 1999 o PIB era de aproximadamente 1,6 bilhões e em 2014, passou os 7 bilhões de reais (HEYDT et al., 2016). O PIB *per capita* de 1999 até 2009, passou de R\$ 8.600,00 mil reais para R\$ 32.000,00 mil reais e em 2013, atingiu a cifra de R\$ 39.522,00 reais, isto é, esta é a trajetória de crescimento que se reflete mediante a implantação e pleno funcionamento do Polo Naval (HEYDT et al., 2016). Os autores também argumentam em relação ao número de pessoas ocupadas em Rio Grande, o qual em 2006 correspondia aproximadamente a 39 mil pessoas, cujo salário mensal médio era de 3,8 salários mínimos. Em 2013, em pleno ápice do Polo, o número de pessoal ocupado passou para 60 mil pessoas, fator que demonstra a forte mobilização de outros setores como o de serviços, da rede hoteleira, do setor imobiliário, entre outros.

Tanto o PIB, quanto o PIB *per capita* de Rio Grande, conforme a tabela 4 abaixo, cresceram desde a instalação do Polo Naval e *Offshore* na cidade. Entretanto, a partir de 2014 percebemos que ambos, diminuíram consideravelmente, contrariando o movimento evidenciado desde 2010 e apontando para a crise econômica que naquele momento sequer se vislumbrava. Pode-se considerar que 2013, foi o ápice em termos de crescimento em razão do bom momento vivenciado pela indústria naval e da conjuntura econômica e política nacional.

TABELA 4 - RIO GRANDE: PIB TOTAL E PIB PER CAPITA (EM R\$) - 2010 A 2015¹²

ANO	2005	2010	2013	2014	2015
PIB TOTAL	2.236.434,31	5.143.120.718	8.147.934.388	7.357.681.054	7.274.579,59
PIB per capita	-	26.074	39.522	35.538	34.997,50

Fonte: FEE: PIB Municipal – Série Histórica 2002 em diante e Dados FEE. Elaboração própria.

Como podemos observar na tabela 4, referente ao PIB da cidade, no período de 2005 a 2013, isto é, em um período imediatamente após a instalação do Polo, houve um salto do PIB, pois no ano de 2013 – três anos após a inauguração do Polo – atinge a cifra R\$ 8,1 bilhões. Portanto, o PIB da cidade quase quadruplica neste período e isto nos dá uma dimensão mais

¹² A extinção da FEE em 2016, consolidada em abril de 2018 através de Decreto, dificulta a pesquisa numa série contínua de dados. A partir de então, com o contrato de dois anos, a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) passou a elaborar os indicadores econômicos do estado.

concreta sobre uma das hipóteses: o Polo como elemento desencadeador de desenvolvimento econômico.

Em relação ao Índice de Desenvolvimento Socioeconômico (Idese), a cidade apresentou uma melhora, assim como o estado, mas não saiu do índice médio – considerado entre 0,500 e 0,799 - conforme tabela abaixo:

TABELA 5 - RIO GRANDE: IDESE 2007-2014

Município/Estado	Ano							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IDESE - Rio Grande	0,696	0,709	0,716	0,703	0,704	0,714	0,728	0,728
IDESE - Rio Grande do Sul	0,698	-	-	0,720	-	-	0,747	0,757

Fonte: FEE. IDESE: Série histórica, s/a, e FEE/Centro de Indicadores Econômicos e Sociais (CIES)/Núcleo de Indicadores Sociais (NIS).

No quesito concentração de renda, medido pelo índice de Gini, observamos que no período ressaltado houve uma tendência de diminuição da desigualdade, pois “a renda *per capita* média de Rio Grande cresceu 87,29% nas últimas duas décadas, passando de R\$ 458,75 em 1991, para R\$ 631,79 em 2000 e para R\$ 859,20, em 2010” (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL, s/p, 2013). Por ano, a taxa média foi de 3,62% entre 1991 e 2000, e no período de 2000 a 2010 foi de 3,12%. Isto é, neste período a taxa média de crescimento anual corresponde a 3,36% (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL, s/p, 2013). Conforme a tabela abaixo, depreendemos que: “a evolução da desigualdade de renda nesses dois períodos pode ser descrita através do Índice de Gini, que passou de 0,54, em 1991, para 0,56, em 2000, e para 0,51, em 2010” (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL, s/p, 2013). Ou seja, no período analisado a desigualdade diminuiu.

TABELA 6 - RENDA, POBREZA E DESIGUALDADE - MUNICÍPIO - RIO GRANDE – RS

Item	1991	2000	2010
Renda per capita (em R\$)	458,75	631,79	859,20
% de extremamente pobres	7,33	5,90	1,57
% de pobres	23,27	17,05	6,99
Índice de Gini	0,54	0,56	0,51

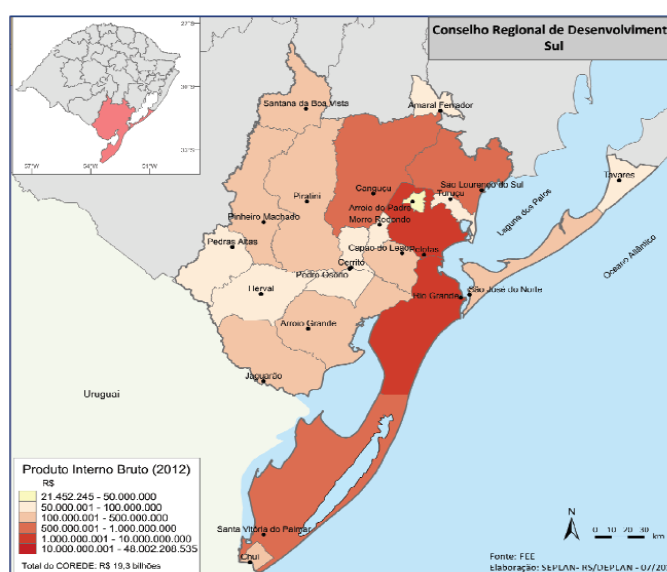
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, s/p, 2013.

Em termos de Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) em 1991 o município possuía 0,527 (muito baixo), em 2000 foi para 0,652 (médio), e em 2010 saltou para 0,744

(alto). Quando observamos o PIB *per capita* correlacionado ao IDH-M, percebemos que houve um aumento *pari passu* dos dois indicadores, enquanto a desigualdade diminuiu.

Segundo dados da Seplan (2015) em 2012 – seis anos após a implantação do Polo Naval e dois anos depois de sua inauguração - o Valor Adicionado Bruto da Corede Sul compunha-se de 67,7% do setor de serviços, 22,4% da indústria e 9,9% da agropecuária. No Corede Sul, preponderaram os setores de serviço e da agropecuária.

FIGURA 3 - PIB POR MUNICÍPIO DO COREDE SUL – 2012



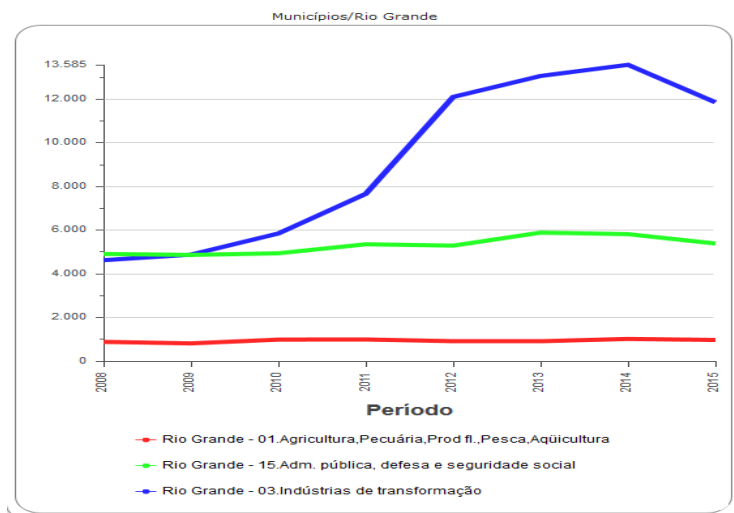
Fonte: Governo do Estado do Rio Grande do Sul, 2015.

Entretanto, quando esses dados são decompostos por cidade, Rio Grande e Pelotas lideram no VAB da indústria com 58,1% e 25,7%, respectivamente. Além disso, as cidades despontam no VAB de Serviços com 37,7% em Rio Grande e 37,7% também em Pelotas. Por seu turno, o VAB da agropecuária está composto pelas cidades de Santa Vitória do Palmar (13,3%), São Lourenço do Sul (11,9%) e Arroio Grande (10,1%). Ao todo o Corede Sul colabora com 7,7% do VAB da agropecuária estadual, 6,7% do VAB dos serviços e 5,8 do VAB da indústria, portanto só essa Corede colaborava com 20,2% da composição do PIB do estado. O fato que nos chama atenção aqui é o VAB da indústria de Rio de Grande que corresponde a quase 60% no período de plena atividade do Polo naval, isto é, é possível inferirmos que a atividade industrial alavancada pelo Polo incidiu para o dado supracitado.

A mudança dos indicadores, impulsionada pela implantação do Polo Naval, atingiu uma antiga questão ligada a desigualdade regional, conforme explicado anteriormente. Embora o nosso recorte temporal compreenda a instalação e ascensão do Polo até 2013-2014,

observamos que os efeitos da crise já vinham se fazendo sentir em 2014, como podemos visualizar no gráfico 2:

GRÁFICO 2 - RIO GRANDE: VÍNCULOS EMPREGATÍCIOS ATIVOS POR SEÇÃO DE 2008 A 2015



Fonte: FEE/RAIS. Elaboração própria.

Como observamos no gráfico, a partir das principais atividades da estrutura econômica produtiva do estado definidas por FIALKOW (2014), através da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (Cnae 2.0) por seção, temos que a atividade da indústria de transformação – inclusa a construção de embarcações – despontou em 2008 passando de 4.629 vínculos empregatícios para 13.585 em 2014, e registrando uma queda para 11.865 vínculos empregatícios ativos no ano de 2015. Por seu turno, a agricultura, a pecuária, a pesca, entre outras, se mantiveram sem registrar grandes oscilações partindo de 885 vínculos empregatícios em 2008 e aumentando ligeiramente este contingente para 973 no ano de 2015. Por fim, a administração pública, a defesa e a seguridade social registraram um aumento de 4.914 em 2008, para 5.393 vínculos empregatícios em 2015. Portanto, a atividade que registrou um aumento significativo de vínculos empregatícios ativos de 2008 a 2014 foi a indústria de transformação no município, o que corrobora com a hipótese do Polo Naval como elemento responsável, a partir das políticas do Estado, pela inflexão dos indicadores da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O município de Rio Grande se constitui a partir de ciclos industriais que marcaram a sua conformação. Observamos que a metade sul do estado pela própria orientação da política externa brasileira foi beneficiada até meados de 1890, porém quando a preocupação se voltou para a dinamização dos mercados internos, seja de trabalho, ou mercado propriamente dito,

vimos que houve uma inversão do polo economicamente pujante. A importância da metade norte, somou-se a decadência de outras atividades concentradas na metade sul entre as décadas de 1930 e 1950, as quais vieram a falir duas décadas subsequentes. Em que pese a política voltada para a pesca industrial na década de 1960, a instalação do Distrito Industrial voltado para o Porto, vimos que a não observância de questões ambientais resultaram numa depredação das espécies e o ciclo da indústria pesqueira de caráter industrial entrou em franca decadência na década de 1990. Esse período em âmbito nacional caracterizou-se pela ‘guerra fiscal’ entre os estados da federação e, no caso do Rio Grande do Sul, a metade norte foi beneficiada com o Polo automotivo na cidade de Gravataí. Somente com a mudança de orientação do Estado a partir de 2003, passamos a contar com políticas descentralizadoras seja no âmbito industrial – foco do artigo –, educacional a partir da criação de Institutos Federais e outros Polos de ensino das Universidade Federais, bem como a criação de Universidades, como a Universidade Federal do Pampa (Unipampa), entre outras iniciativas.

Em 2005, a indústria naval começou a ser instalada no município e dado o prazo dos investimentos, estimados entre vinte e trinta anos, encetara um novo período de crescimento ancorado desta vez, na indústria naval. Por conseguinte, poderia impactar positivamente a Corede Sul, que desde meados dos 1970 sofria com a desindustrialização e com atividades de pouco valor agregado, permitindo então, novos e maiores patamares de desenvolvimento da cidade e da região. Como vimos, o perfil socioeconômico da cidade passou por uma alteração, cresceu em termos populacionais a partir de 2010, o número de pessoas ocupadas também aumentou de 35 mil em 2006 para 60 mil em 2013. Em termos de Idese ambos, cidade e estado apresentaram uma melhora, mas se mantiveram no índice médio; a desigualdade no período analisado diminuiu numa estrutura produtiva que era predominantemente de serviços, que fora alavancada pelo volume de postos de trabalho criados com o Polo Naval. Por fim, o PIB também demonstrou tendência à aceleração até 2013, no entanto em 2014 já se denota a retração.

As mudanças produzidas na cidade se apresentam como inovadoras de um lado, mas de outro, repetem padrões dos ciclos econômicos vivenciados em outras épocas, visto que sua dinâmica depende de substancialmente das políticas federais e do papel que o Estado assume no decorrer dos Governos. Assim, no período do velho desenvolvimentismo observamos que a cidade fora impactada negativamente, dado que o “desenvolvimento para dentro” fora priorizado na contramão das atividades características ali desempenhadas. Já no período considerado por alguns teóricos como “novo desenvolvimentismo” a cidade foi beneficiada

mediante a instalação de uma indústria, como a naval e da valorização das exportações, do salário mínimo, que compõem alguns dos fatores importantes na dinamização da sua economia.

Assim, observamos que o desenvolvimento da desigualdade entre a metade norte e sul estado, também foi fruto das políticas Estatais e, nesse sentido, justificamos nosso recorte por Corede, já que é o instrumento que nos possibilita situar essa desigualdade obedecendo a classificação que a reconhece. O esforço de relacionar dados de forma relacional, nos apontou o Polo Naval como elemento desencadeador de uma dinâmica econômica na cidade e até região. Por isso, argumentamos que houve uma inflexão ainda que breve, nesta desigualdade. Desde 2016 observamos o abandono de casas, inúmeras placas de “vende-se”, “aluga-se”, além do setor de serviços como o comércio ter fechado suas portas. Nesse sentido, além de uma pandemia no presente momento fator que por si só impacta a vida das pessoas, o município de Rio Grande já vivência desde 2016 uma escalada empobrecimento.

Nesse artigo, nos debruçamos na metade Sul, mas em contribuições futuras poderemos analisar a correlação entre as duas metades do Rio Grande do Sul, a partir dos efeitos da crise e ocaso do Polo Naval em dezembro de 2016 e da pandemia causada pela Covid-19. Além de incluirmos uma base de dados qualitativa para interpretação dos fenômenos sobrepostos

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Resolução Nº 112-ANTAQ, de 8 de setembro de 2003. (Revogada pela resolução nº 843-ANTAQ, de 14 de agosto de 2007). Norma para outorga de Autorização a pessoa jurídica brasileira para operar como empresa brasileira de navegação nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/0000005395.pdf> Acesso em: 27 fev. 2017.

ALONSO, José Antonio Fialho. O cenário regional gaúcho nos anos 90: convergência ou mais desigualdade? **Indicadores Econômicos**. FEE, Porto Alegre, v. 31, n. 3, p. 97-118, nov. 2003. Disponível em: <http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/215/264> Acesso em 26 fev. 2017.

ALVES, Flamarion Dutra; BATISTA, Inajara Martins; SILVEIRA, Vicente C. Pires. As desigualdades regionais no Rio Grande do Sul e o setor agropecuário: uma análise econômica. In: **I Congresso Internacional de Desenvolvimento Rural e Agroindústria Familiar**. Anais. São Luiz Gonzaga: UERGS, 2005. Disponível em: <http://coral.ufsm.br/extrural/vicentepp/arquivospdf/Anais%20CIDRAF-Inajara.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2015.

ARBIX, Glauco. Guerra Fiscal e Competição Intermunicipal por Novos Investimentos no Setor Automotivo Brasileiro. **Dados**, Rio de Janeiro, v. 43, n. 1, 2000.

AREND, Marcelo; CARIO, Silvio Antonio Ferraz. Desenvolvimento e desequilíbrio industrial no Rio Grande do Sul: uma análise secular evolucionária. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 19, n. 2, ago. 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-06182010000200007. Acesso em 01 mar. 2017.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL (ALRS). Lei n. 10.283, de 17 de outubro de 1994. Dispõe sobre a criação, estruturação e funcionamento dos Conselhos Regionais de Desenvolvimento e dá outras providências. Disponível em: http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXT0&Hid_TodasNormas=12666&hTexto=&Hid_IDNorma=12666 Acesso em: 05 nov. 2016.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL. **Perfil do município de Rio Grande**. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD; Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, Fundação João Pinheiro, FJP 2013. Disponível em: http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/rio-grande_rs Acesso em: 15 dez. 2016.

ATLAS SOCIOECONÔMICO DO RIO GRANDE DO SUL. **Indústria - 1920 a 1980**. Disponível em: <http://www.atlassocioeconomico.rs.gov.br/industria-1920-a-1980>. Acesso em: 20 de fev. 2018.

BARAT, Josef; CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; PAULA, Jean Marlo Pepino de. Visão econômica da implantação da indústria naval no Brasil: aprendendo com os erros do passado. In: CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. **Ressurgimento da indústria naval no Brasil: (2000-2013)**. Brasília: IPEA, 2014.

BRASIL. **Decreto n. 4.925, de 19 de dezembro de 2003**. Institui o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural - PROMINP, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/d4925.htm. Acesso em: 10 fev. 2017.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Desenvolvimento e crise no Brasil: história, economia e política de Getúlio Vargas a Lula**. 5. ed. São Paulo: Editora 34, 2003.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Do antigo ao novo desenvolvimentismo na América Latina. In: PRADO, Luiz Carlos Delorme (Org.). **Desenvolvimento econômico e crise: ensaios em comemoração aos 80 anos de Maria da Conceição Tavares**. Rio de Janeiro: Editora Contraponto, 2012, p. 27- 66.

CARDOSO, Adalberto. Flexibilidade, empregabilidade e a ortodoxia neoliberal. In: **A década neoliberal e a crise dos sindicatos no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2003.

CARVALHO DA SILVA, Rosimeri; FALCÃO VIEIRA, Marcelo Milano; MACHADO SIMÕES, Janaína; RAGGI ABDALLAH, Patrícia. A indústria pesqueira no Rio Grande do Sul: ascensão e queda. **REAd - Revista Eletrônica de Administração**, ed. 48, v. 11, n. 6, nov./dez. 2005. Disponível em: <http://www.redalyc.org/pdf/4011/401137449007.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2017.

CERQUEIRA JUNIOR, Mário José Barbosa. Possibilidades de fomento às firmas brasileiras de engenharia de projeto da indústria naval. In: CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre (Ed.). **Ressurgimento da Indústria naval no Brasil (2000-2013)**. Brasília: IPEA, 2014.

D'AVILA, Ana Paula F. **Pop management jornalístico e o espírito do capitalismo: os cadernos de emprego no jornal Zero Hora (2012/2013)**. Mestrado (Dissertação). Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Instituto de Filosofia, Sociologia e Política. Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Pelotas, 2014.

D'AVILA, Ana Paula F.; BRIDI, Maria Aparecida. O trabalho sazonal e a flexibilidade dos contratos no Polo Naval e *Offshore* em Rio Grande/RS. In: **Anais do XIV Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho (ABET)**, 2015b. Campinas/SP, 2015b, v. 1.

DULCI, João Assis. A trajetória recente do desenvolvimento no Brasil: dos modelos nacionais à escala mesorregional. **Faces de Clio**, Juiz de Fora, v. 2, n. 3, p. 155-185, jan./jun. 2016.

FEIJÓ, Flavio Tosi; MENEZES, Gabrielito. O contraste econômico entre as metades sul e norte do Rio Grande do Sul: uma aplicação do Modelo da Base Econômica. In: SOUZA, Osmar Tomaz (Org.). **Anais do 4º Encontro de Economia Gaúcha**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008. Disponível em: <https://www.fee.rs.gov.br/4-encontro-economia-gaucha/trabalhos.htm>. Acesso em: 10 fev. 2017.

FIALKOW, Jaime Carrion. **Distribuição e perfil produtivo dos maiores municípios do Rio Grande do Sul**. FEE: Rio Grande do Sul, 2014. Disponível em: <http://www.fee.rs.gov.br/wpcontent/uploads/2014/05/201405237eegmesa8distribuicaooperfilprodutivomaioremunicipiosrs.pdf>. Acesso em: 20 maio 2015.

FURTADO, Celso. **Análise do 'modelo' brasileiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972

FURTADO, Celso. Economia de transição para um sistema industrial no século XX. In: **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GUIMARÃES NETO, L. Dinâmica recente das economias regionais brasileiras. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 86, p. 123-152, set./dez., 1995.

GOMBATA, Marsílea. Partilha ou concessão? Entenda as diferenças entre os modelos de produção. **Carta Capital**. 21/09/2015. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/especiais/infraestrutura/partilha-ou-concessao-entenda-as-diferencas-entre-os-modelos-de-producao-7119.html> Acesso em: 23 set. 2016.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Perfil socioeconômico COREDE Sul. In: **Secretaria do Planejamento, Mobilidade e Desenvolvimento Regional**. Departamento de Planejamento governamental (SEPLAN). Porto Alegre, 2015. Disponível em: <http://planejamento.rs.gov.br/upload/arquivos/201603/17095141-perfis-regionais-2015-sul.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2018.

HERRLEIN JR, Ronaldo. A trajetória do desenvolvimento capitalista no Rio Grande do Sul. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 23, p. 645-668, 2002. Disponível em: <http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/2024/2405>. Acesso em: 23 nov. 2013.

HEYDT, Dylan; CUSTÓDIO, Felipe Teixeira; DALLAPORTA, Edenilson; GONÇALVES, Margarete. Polo Naval de Rio Grande: análise do impacto do “*big push*” nos indicadores macroeconômicos. In: **Anais do 8º Salão Internacional de Ensino, Pesquisa e Extensão (SIEPE)** – Universidade Federal do Pampa. (Unipampa). Rio Grande do Sul. 2016.

JUNIOR BOITO, Armando. Governos Lulas a nova burguesia nacional no poder. In: BOITO JR., GALVÃO, Andréia (Orgs.). **Política e classes sociais no Brasil dos anos 2000**. São Paulo: Ed. Alameda, 2012.

LIMA, Jacob Carlos. **As artimanhas da flexibilização**: o trabalho terceirizado em cooperativas de produção. São Paulo: Terceira Margem, 2002.

MARTINS, Solismar Fraga; PIMENTA, Margareth Afeche. A constituição espacial de uma cidade portuária através dos ciclos produtivos industriais: O caso do município do Rio Grande (1874-1970). **R. B. Estudos Urbanos e Regionais**, v. 6, n. 1, p. 85-100, maio 2004.

MARTINS, Solismar Fraga; PIMENTA, Margareth Afeche. **Cidade do Rio Grande**: industrialização e urbanidade (1873-1990). Rio Grande: Ed. da FURG, 2006.

NARDI, Henrique C. **Trabalho e ética**: os processos de subjetivação de duas gerações de trabalhadores metalúrgicos e do setor informal. 2002. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

POCHMANN, Marcio. Desenvolvimento nacional e mercado de trabalho. In: **O emprego no desenvolvimento da nação**. São Paulo: Boitempo, 2008.

RAMALHO, José Ricardo; VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto. Dossiê: A atualidade do debate sobre trabalho e desenvolvimento: Introdução. **Caderno. CRH**, Salvador, v. 26, n. 68, p. 211-215, maio/ago. 2013. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-49792013000200001>. Acesso em: 10 ago. 2016.

REVISTA FATOR BRASIL. **Estaleiro Rio Grande 1 tem oito encomendas da Petrobras**. 17 de jul de 2014. Disponível em: http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=272691 Acesso em: 20 ago. 2014.

SICSÚ, João; PAULA, Luiz Fernando de; MICHEL, Renaut. **Por que novo-desenvolvimentismo?** Versão Fevereiro 2005. Disponível em: www.ie.ufrj.br/moeda/pdfs/porque_novo_desenvolvimentismo.pdf Acesso em: 15 jul. 2017.

SINGER, Paul Israel. Porto Alegre. In: **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. 2. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1977, p-141-269.

SOARES, Sergei Suarez Dillon. Apresentação. In: CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre (Ed.). **Ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013)**. Brasília: IPEA, 2014.

TARGA, Luiz Roberto Pecoits. O processo de integração do mercado interno brasileiro: eliminação das particularidades econômicas e sociais do Rio Grande do Sul. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 9, n. 2, p. 147-158, 1988.

TARGA, Luiz Roberto Pecoits. A fundação do estado burguês no Rio Grande do Sul (1891-1913). In: **Anais do V Congresso Brasileiro de história econômica (ABPHE)**. Caxambú-MG: 2003. Disponível em: http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_luiz_roberto_targa_a-fundacao-do-estado-burgues-no-rio-grande-do-sul-1891_1913.pdf. Acesso em: 01 mar. 2017.

Recebido em: 19/12/2019

Aceito em: 29/05/2020