

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**TESE DE DOUTORADO**

**DO CAIS À CIDADE E DA CIDADE AO CAIS: O  
PROTAGONISMO DO PORTO VELHO NO PROCESSO DE  
DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL DA CIDADE DO RIO  
GRANDE/RS.**

**PERLA DUARTE DO COUTO**

**Orientadora: Dr<sup>a</sup> Tânia Marques Strohaecker**

Porto Alegre

2019

PERLA DUARTE DO COUTO

**DO CAIS À CIDADE E DA CIDADE AO CAIS: O PROTAGONISMO DO  
PORTO VELHO NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO  
SOCIOESPACIAL DA CIDADE DO RIO GRANDE/RS.**

Orientadora: Dra Tânia Marques Strohaecker

Banca examinadora:

Prof. Dr. Solismar Fraga Martins

Prof<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> Ana Regina de Moraes Soster

Prof. Dr. Paulo Roberto Soares

Prof. Dr. Luiz Fernando Mazzini Fontoura

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutora em Geografia

Porto Alegre

2019

### CIP - Catalogação na Publicação

Duarte do Couto, Perla  
DO CAIS À CIDADE E DA CIDADE AO CAIS: O  
PROTAGONISMO DO PORTO VELHO NO PROCESSO DE  
DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL DA CIDADE DO RIO  
GRANDE/RS. / Perla Duarte do Couto. -- 2019.  
225 f.  
Orientador: Tânia Marques Strohaecker.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio  
Grande do Sul, Instituto de Geociências, Programa de  
Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, BR-RS, 2019.

1. Geografia Urbana. 2. Revitalizações urbanas. 3.  
Planejamento urbano. 4. Frentes de água . 5. Produção  
do espaço urbano . I. Marques Strohaecker, Tânia,  
orient. II. Título.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a família sempre presente e apoiando nos momentos felizes e nos mais difíceis, Pai, Mãe, Fê, Ale, Samuka e Maris, obrigada por existirem.

À minha orientadora Tânia Strohaecker, pela paciência, pelo carinho e pela cumplicidade nestes anos que tive o privilégio de dividir uma parcela de tempo desta jornada.

Aos professores que fizeram parte da minha formação, em especial desta última fase, professores Solismar Martins, Sidney Vieira, Paulo Soares, pela contribuição na banca de qualificação de doutorado.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia – POSGEA – e aos funcionários que sempre se disponibilizaram em ajudar.

Aos amigos do POSGEA Cristiano Quaresma, Ricardo Borges, Keli Siqueira, Janice que sempre me apoiaram e estiveram juntos em momentos felizes, bem como nos debates enriquecedores sobre a geografia e as aflições da vida dentro e fora da academia.

Ao irmão Francis sempre junto desde a infância para toda a vida, e que assim permaneçamos por longa data.

À amiga Bruna pelo asilo e zelo que muito me incentivaram a prosseguir, meus mais sinceros agradecimentos.

Donato pela paciência, pelos socorros da informática e principalmente pelo companheirismo de todas as horas.

Aos meus amigos que contribuem para termos uma vida feliz, pessoas que dão suporte e fazem acreditar que nem tudo está perdido, que no mundo existem pessoas unidas nas forças do bem. Nela Shuster, Tânia Ramos, Malu Waiss, pelo apoio e carinho e por estarem sempre comigo. Aos meus grupos de amigas de longa data: as metralhas, as dodivanas e as curiosas, gurias unidas pela amizade, irmandade e compaixão que o mundo tanto necessita.

À Prefeitura Municipal do Rio Grande, ao IBGE, Fototeca Ricardo Giovannini, ao arquiteto Raul Macadar, entre outras instituições e pessoas que colaboraram com a pesquisa, meus agradecimentos pela contribuição e prestatividade.

À CAPES, pelo fomento à pesquisa, o que sem ela seria inviável desenvolvê-la.

E estamos na cidade  
sob as nuvens e entre as águas azuis.  
A cidade. Vista do alto  
ela é fabril e imaginária, se entrega inteira  
como se estivesse pronta.  
Vista do alto,  
com seus bairros e ruas e avenidas, a cidade  
é o refúgio do homem, pertence a todos e a ninguém.

Mas, dentro, no coração,  
eu sei,  
a vida bate. Subterraneamente,  
a vida bate.  
Em Caracas, no Harlem, em Nova Delhi,  
sob as penas da lei, em teu pulso,  
a vida bate  
E é essa clandestina esperança  
misturada ao sal do mar  
que me sustenta...

Ferreira Gullar

## RESUMO

A presente pesquisa analisa o processo da formação da cidade do Rio Grande tendo o Porto Velho como fio condutor das relações socioespaciais que resultaram na paisagem urbana nos dias atuais. Nesta perspectiva, o porto assume, na atualidade, o papel de um espaço catalisador das transformações urbanas, seja através dos atributos históricos (simbólicos) e/ou estruturais (funcionais). O processo em curso foi analisado e revelado a partir dos seus usos, apropriações e conteúdo espacial, pelo espaço-tempo de acordo com o movimento dialético e as transformações processuais entre a forma, função e estrutura. A fim de fundamentar este estudo de caso, na busca dos pressupostos da geografia urbana e das transformações espaciais, a contribuição de autores, tais como Santos (1985) (1998), Corrêa (2004), Limonad (2003), Lefebvre (1991), Sánchez (2010), Martins (2006), entre outros, foi fundamental. Nestes termos, a cidade do Rio Grande, em se tratando de uma cidade portuária, pressupõe articulações entre as políticas e escalas que condicionam e são condicionadas pela ordem próxima e distante, das convergências e divergências, elementos que foram abordados neste estudo de caso. Estas variáveis articuladas resultam no espaço diferencial, revelado através da análise do local, onde encontramos as nuances dos diferentes tempos vinculados ao processo da formação urbana que perpassa os distintos períodos: a cidade militar, política, comercial, industrial e, por fim, da indústria naval. O local contém as relações entre as dimensões política, econômica e social, imbricadas com as diferentes escalas geográficas que, por conseguinte, resultam no produto socioespacial, isto é, o local onde a vida cotidiana se revela na materialidade através da práxis, das estratégias e atuações dos diferentes agentes. Neste contexto, o Porto Velho ressurgiu com a proposta de um espaço com potencial transformador pelas possibilidades e estratégias em face à revitalização. Até o presente momento, o projeto da revitalização permanece inacabado, porém nesta trajetória a área do cais do Porto Velho passou a ser apreciada para as atividades de lazer e sob o olhar da geração de emprego e renda, e pelo interesse de transformá-lo em atrativo turístico vinculado às amenidades históricas e belezas cênicas. A pesquisa teve como recorte espacial o Porto Velho da cidade do Rio Grande, enquanto referência ao processo de formação socioespacial, analisando-se pelo viés do planejamento as premissas, o compromisso e o desafio de equalizar os diferentes usos frente às velhas formas e as novas propostas de apropriação da área do cais Porto Velho e sua interface. Neste contexto, o desafio investigatório foi a mediação entre as possibilidades e os conflitos inerentes ao processo, entre o espaço mercadoria e a apropriação para os diversos usos, entre os interesses privados em contraponto aos da coletividade, enquanto espaço democrático e potencializador de desenvolvimento socioespacial.

**Palavras-chave:** Espaço urbano. Frente d'água. Revitalização urbana. Revitalização portuária. Planejamento urbano.

## ABSTRACT

This research presents the process of urban formation of Rio Grande City with the Old Port as a guiding thread of socio-spatial relations, which resulted in the urban landscape nowadays. In this perspective, nowadays, the port has the role of a catalytic space of the urban transformations, either through the historical (symbolic) and / or structural (functional) attributes. The process between uses and appropriations were analyzed and revealed from their spatial content, by space-time according to the dialectical movement and the procedural transformations between form, function and structure. To support this study, looking for the assumptions of Urban Geography, spatial transformations, the contribution of authors such as Santos (1985) (1998), Corrêa (2004), Limonad (2003), Lefebvre (1991), Sànchez (2010), Martins (2006) and others were essential. In these terms, Rio Grande City, in the case of a port city, presupposed articulations between the policies and scales\* that condition and are conditioned by the near and distant order, and by the convergences and divergences, they all are elements discussed in this study. Therefore, these articulated variables results in the differential space, revealed by site analysis, where we find the nuances of the different times overlapped in the process of urban formation that runs through the different periods: the military, political, commercial, industrial city and finally shipbuilding industry. Under these circumstances, the place contains many relations between the political, economic and social dimensions, overlapped with the diferent geographical scales that, consequently, result the socio-spatial product, that is the place where everyday life is revealed in materiality through praxis, strategies and practices of agents. In this context, the Old Port emerges with the proposal for a transformative potential space by the possibilities and strategies in the face of revitalization. The revitalization project remains unfinished, but in this path the area of the Old Port dock began to be appreciated for leisure activities and to generate employment and income, and by the possibility of making it a tourist attraction, historical amenities and scenic beauties. The research was based, specially, on the Old Porto (spatial area) as a reference to the socio-spatial formation process, where it was analyzed from the perspective of the planning with the premises of the commitment and the challenge of equalizing the different uses of old and new forms of appropriation proposals of the Old Port area and its interface. In this case, the challenge was to mediate between the possibilities and the conflicts inherent in the process, between the commodity space and the appropriation for the many uses, between private interests opposed to the collectivity, as a democratic space.

**Keywords:** Urban space. Water front. Urban revitalization. Harbour revitalization.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Imagem do projeto ganhador do concurso IAB/ RS .....	25
Figura 2- Síntese da relação espaço-tempo do Porto Velho e a revitalização.....	31
Figura 3- Princípios teóricos do método dialético.....	33
Figura 4 - Esquema sobre processos que envolvem antigas formas e novos usos .....	37
Figura 5 - Gráfico explicativo sobre o estudo de caso.....	39
Figura 6 - Figura demonstrativa de onde está inserida a área de revitalização.....	44
Figura 7 - Imagem: Canary Wharf/ Docklands. Cenário de Renovação urbana.....	55
Figura 8 - Puerto Madero, Buenos Aires.....	55
Figura 9 - No antigo bairro portuário de Santo Cristo, na cidade do Rio de Janeiro (RJ), imóveis mal conservados têm como vizinhos prédios novos que estão com baixa ocupação..	61
Figura 10 - Imóveis identificados para o Plano de Habitação de Interesse Social do Porto (PHIS Porto) realizado pelo Observatório das Metrôpoles do Rio de Janeiro.....	62
Figura 11 - Imagens do Cais do Porto Velho (século XIX).....	71
Figura 12 - Cais do Porto Velho (século XXI) .....	71
Figura 13 - Mapa da cidade do Rio Grande (1869) .....	76
Figura 14 - Setor Oeste em direção ao setor Central, área com notórias intervenções de infraestrutura .....	78
Figura 15 - Planta do Continente do Rio Grande dividido em 4 províncias (1780) .....	82
Figura 16 - Mapa da Capitania do Rio Grande de São Pedro (1809) .....	83
Figura 17 - Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande (1767-1776).....	85
Figura 18 - Mapa da cidade do Rio Grande (1929) .....	88
Figura 19 - Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande .....	88
Figura 20 - Vista a partir do estuário da Lagoa dos Patos em direção ao cais destacando-se o prédio da Alfândega .....	91
Figura 21 - Imagens das <i>friches industrielles</i> de pescada, diversas indústrias desativadas no setor oeste (acima), Pescal (E) e Joqueira (D), respectivamente .....	95
Figura 22 - Imagem que representa a espacialidade entre a área do Porto Velho e as instalações da indústria pesqueira .....	96
Figura 23 - Localização dos estaleiros no Brasil .....	101
Figura 24 - Noticiário sobre a revitalização do cais do Porto Velho .....	108
Figura 25 - Imagem histórica da interface cidade-porto, Rua Riachuelo .....	109
Figura 26 - Zoneamento da área portuária da cidade do Rio Grande .....	111

Figura 27 - Embarcações pesqueiras atracadas no Cais do Porto Velho, setor Central.....	112
Figura 28 - Área do cais do Porto Velho e as áreas adjacentes .....	113
Figura 29 - Imagem das áreas do Porto Velho, segundo o zoneamento portuário .....	115
Figura 30 - Imagem do documento elaborado para o concurso.....	134
Figura 31 - Planta geral da revitalização do Porto Velho na primeira versão do projeto (setores Oeste, Central e Leste) .....	136
Figura 32 - Documento referente ao inventário do patrimônio cultural do cais do Porto Velho.....	137
Figura 33 - Documento referente aos armazéns do Porto Velho.....	139
Figura 34 - Imagem atual do museu do Porto, localizado no armazém I do Porto Velho. (E) Fachada do armazém I; (D) Museu do Porto no interior do armazém.....	142
Figura 35 - Atividade esportiva no cais do Porto Velho (setor Oeste) .....	142
Figura 36 - Rincão da Cebola, setor Oeste, antes das obras de revitalização.....	149
Figura 37 - Regime urbanístico para a revitalização.....	150
Figura 38 - Esquema do desenvolvimento de uma OUC, baseado no adensamento da área..	157
Figura 39 - Esquema da articulação entre as escalas de planejamento.....	158
Figura 40 - Conteúdos necessários para a regulamentação das OUCs nos municípios.....	159
Figura 41 - Área das unidades de planejamento da cidade do Rio Grande.....	162
Figura 42 - Rincão da Cebola em 1940.....	162
Figura 43 - O entreposto de pesca. (E); Inauguração do CCMar no ano de 2008 (D) .....	164
Figura 44 - Imagem ilustrativa entre o prédio do CCMar (entreposto de pesca) e o HU.....	165
Figura 45 - Desenho do projeto da revitalização do setor Oeste realizado pelo arquiteto Macadar.....	166
Figura 46 - Melhorias no setor Oeste: placa (E), infraestruturas (D); playground (E), chafariz (D).....	167
Figura 47 - Obras no cais do setor Oeste.....	168
Figura 48 - Início das obras no cais do Rincão da Cebola.....	168
Figura 49 - Imagens ilustrativas das atividades no setor Oeste: Ioga (E), capoeira (D); procissão Nossa Senhora dos Navegantes (E), Acústico no cais (D).....	169
Figura 50 - Pesca amadora no setor Oeste.....	170
Figura 51 - Maratona Sesc, setor Oeste.....	171
Figura 52 - Imagem aérea da Maratona Sesc no setor Oeste.....	171
Figura 53 - Usos no setor Oeste antes e depois da obra de revitalização.....	172
Figura 54 - Trapiche CCMar, setor Oeste.....	173

Figura 55 - Imagens do cais do Porto Velho, setor Oeste antes (D) e depois (E) da revitalização.....	175
Figura 56 - Área do setor Oeste após a obra do cais.....	174
Figura 57 - As diferentes formas espaciais no setor Oeste.....	175
Figura 58 - Imagem durante a construção do cais de saneamento.....	175
Figura 59 - Imagens da área em processo de revitalização: em pleno centro, área com aspectos de abandono (E); condições do local contrastam com a beleza do estuário da Lagoa dos Patos (D).....	176
Figura 60 - Imagem aérea do setor Oeste.....	177
Figura 61 - Barcos a vela no cais do Mercado Público.....	178
Figura 62 - Imagem aérea atual, vista do setor Oeste para os setores Central e Leste.....	178
Figura 63 - Imagem do projeto para a área compreendida entre a Biblioteca e a Doca do Peixe.....	179
Figura 64 - Imagem do projeto para a área compreendida entre a Biblioteca, hidroviária, Doca do Mercado.....	180
Figura 65 - Vista panorâmica do setor Central.....	181
Figura 66 - A lancha que realiza a travessia hidroviária (E); à direita, o posto de combustíveis, e à esquerda o Mercado Público (D).....	182
Figura 67 - Portão de acesso ao Mercado Público.....	184
Figura 68 - Largo Barbosa Coelho, Largo da Doca do Mercado Público antes e depois das obras de restauro e revitalização.....	185
Figura 69 - Imagem do projeto de revitalização para o Largo do Mercado. À esquerda a Biblioteca Rio-grandense, à direita o Mercado Público, e à frente a Banca do Peixe junto à Doca.....	186
Figura 70 - Docas do Mercado Público em 1947.....	188
Figura 71 - Mercado Público, antes e depois da obra na fachada.....	188
Figura 72 - Proposta da revitalização para a área do Mercado junto à Doca, ao cais.....	189
Figura 73 - Restauro da Banca do Peixe na Doca do Mercado.....	190
Figura 74 - Banca do Peixe no projeto da revitalização do Porto Velho.....	191
Figura 75 - Comércio dos pescados na Banca do Peixe.....	191
Figura 76 - Evento de Comida de Rua no setor Central.....	192
Figura 77 - Divulgação do evento “Samba no Mercado”.....	192
Figura 78 - Mercado Público (E) e Biblioteca Rio-grandense (D) durante a Festa do Mar.....	193

Figura 79 - Algumas atividades populares no Largo do Mercado Público.....	194
Figura 80 - Mercado Público, Doca do Mercado e Banca do peixe.....	195
Figura 81 - Mercado Público e cais em 1915.....	196
Figura 82 - Mercado Público em 2012.....	196
Figura 83 - Imagens do período da restauração da fachada do Mercado Público.....	197
Figura 84 - Fotografia atual do Mercado Público.....	197
Figura 85 - Passarela que liga o setor Central ao setor Leste.....	198
Figura 86 - Setor Leste com ausência dos armazéns (1926).....	199
Figura 87 - Rua Riachuelo na interface com o Porto dos armazéns (1926).....	200
Figura 88 - Interstício entre os Armazéns A1 e A2.....	202
Figura 89 - Interstício entre os Armazéns A3 e A4.....	202
Figura 90 - Festa do Mar organizada no espaço dos armazéns do Porto Velho.....	203
Figura 91 - Populares no cais nos anos de 1930.....	204
Figura 92 - Cais do Porto por volta de 1910.....	204
Figura 93 - Armazéns do Porto Velho; Armazém I — Museu do Porto.....	205
Figura 94 - Imagem atual da Rua Riachuelo, com a Alfândega (D) e os Armazéns (E).....	206
Figura 95 - Alfândega do Rio Grande, atualmente.....	206

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 -- Localização do município do Rio Grande no estado do RS e da área de estudo, o cais do Porto Velho na cidade do Rio Grande.....	23
Mapa 2 - Setores de interface porto – cidade segundo IBGE .....	121
Mapa 3 - Mapa correspondente à interseção entre os setores do IBGE e o projeto de revitalização do Porto Velho.....	131

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Síntese teórico-metodológica para análises espaciais.....	32
Quadro 2 - Dimensões espaciais da análise sobre o processo de revitalização do Porto velho do RG.....	36
Quadro 3 - Síntese sobre a metodologia do estudo de caso.....	42
Quadro 4 - Quadro síntese sobre elementos basilares para a pesquisa seus métodos e técnicas .....	46
Quadro 5 - Síntese sobre os conceitos e as suas relações espaço-temporais.....	58
Quadro 6 - Quadro-síntese sobre vazios urbanos.....	60
Quadro 7- A relação cidade – porto em períodos distintos.....	66
Quadro 8 - Breve histórico da indústria naval brasileira.....	99
Quadro 9 - População da cidade do Rio Grande .....	104
Quadro 10 - Síntese dos períodos de formação urbano territoriais da cidade do Rio Grande e do Porto Velho.....	106
Quadro 11 - Zoneamento do Porto Velho.....	115
Quadro 12 - Síntese sobre as características dos usos dos armazéns do Porto Velho.....	117
Quadro 13 - Descrição e localização dos setores de interface entre o projeto de revitalização e a área da revitalização.....	120
Quadro 14 - Quadro de dados extraídos do censo sobre a população no entorno da área do projeto de revitalização do Porto Velho sobre a relação de domicílios e pessoas residentes.....	121
Quadro 15 - Territorializações da área do Porto Velho .....	128
Quadro 16 - Respostas da população sobre as infraestruturas no cais do Porto Velho.....	145
Quadro 17 - Memorial descritivo.....	147
Quadro 18 - Elementos contidos no projeto de revitalização para os armazéns do Porto Velho.....	202

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Gráfico demonstrativo sobre os setores e os índices de pessoas residentes .....	123
Gráfico 2 - Gráfico demonstrativo da porcentagem dos domicílios nos setores da interface cidade-porto .....	124
Gráfico 3 - Gráfico de pessoas residentes e renda nos setores com interface na área da revitalização do cais do porto por salário mínimo.....	125
Gráfico 4 - Demonstrativo dos domicílios particulares com rendimento nominal mensal domiciliar per capita por salário mínimo.....	126
Gráfico 5 - Gráfico sobre a porcentagem das motivações.....	133
Gráfico 6 - Gráficos sobre o processo de ocupação do cais do Porto Velho do Rio.....	134
Gráfico 7 - Bairros de onde são oriundos os entrevistados.....	142
Gráfico 8 - Percentual referente aos índices de usos nos setores da revitalização.....	164
Gráfico 9 - Referência ao período em que passou a frequentar o cais do Porto Velho.....	171
Gráfico 10 - Resultado das entrevistas sobre mobilidade urbana e o acesso ao cais do Porto.....	187

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Tabela pessoa e renda nos setores com interface na área da revitalização do cais do porto.....	125
Tabela 2 - Tabela síntese dos domicílios particulares com rendimento nominal mensal domiciliar per capita.....	127

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ALOMRIG - Associação dos Locatários do Mercado Público de Rio Grande  
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
CCmar – Centro de Convívio Meninos do Mar  
CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas  
EMATER - Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural  
FMM - Fundo de Marinha Mercante  
FURG - Fundação Universidade Federal do Rio Grande  
IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil  
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
ISCTE-IUL - Instituto Universitário de Lisboa  
IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
IPHAE - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado  
OUCs - Operações Urbanas Consorciadas  
PAC - Plano de Aceleração do Crescimento  
PPP - Parceria Público Privada  
PCN - Programas de Construção Naval  
PECN - Plano de Emergência de Construção Naval  
PROMINP - Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural  
RS – Rio Grande do Sul  
RG – Rio Grande  
SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas  
SCPL - Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento  
SECULT - Secretaria de Município da Cultura  
SESC - Serviço Social do Comércio  
SINAVAL - Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore  
SMDP - Secretaria de Município de Desenvolvimento Primário  
SUDEPE - Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca  
SUPRG - Superintendência do Porto do Rio Grande

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	19
<b>1. PERCURSOS TEÓRICOS E METODOLÓGICOS</b> .....	31
1.1 O método dialético e a dinâmica do espaço urbano.....	33
1.2 A compreensão das dimensões e escalas de análise do espaço-tempo.....	35
1.3 Sobre a metodologia do estudo de caso .....	38
1.4 A pesquisa de natureza aplicada.....	40
1.5 A pesquisa exploratória seguida do método do estudo de caso do Porto Velho.....	40
1.6 A contribuição dos dados quantitativos e qualitativos.....	42
1.6.1 <i>Dados primários e secundários</i> .....	43
1.7 O trabalho de campo: a intersecção entre a teoria e a prática espacial.....	47
1.7.1 <i>Questionários</i> .....	47
1.7.2 <i>Critérios para a execução e abordagens da aplicação dos questionários</i> .....	48
1.7.3 <i>Entrevistas</i> .....	48
1.7.4 <i>Entrevistas abertas semiestruturadas</i> .....	49
<b>2. DA TEORIA AO ESTUDO DE CASO: AS REVITALIZAÇÕES EM FRENTES D'ÁGUA</b> .....	50
2.1 Revitalização: o processo e a estratégia, da inércia aos processos atuais.....	53
2.2 Renovação urbana: a implosão das estruturas.....	54
2.3 Reabilitação: adaptação e funcionalidade.....	56
2.4 Requalificação: valorização espacial.....	56
2.5 Vazios urbanos.....	59
2.6 Noções gerais entre escalas e processos e as frentes de água.....	62
2.7 O que as cidades que abrigam antigas estruturas portuárias têm em comum? O Porto Velho da cidade do Rio Grande das convergências às divergências.....	67
2.8 As convergências e divergências nas análises urbanas aplicadas às revitalizações urbanas, entre processos e formas.....	72
2.9 O cais e a cidade, entre a forma e o processo.....	76
<b>3. A CIDADE DO RIO GRANDE EM DIFERENTES PERÍODOS: DO PORTO À CIDADE OBRA, PRODUTO E FESTA</b> .....	80
3.1 O período da Cidade Militar (conformação do primeiro núcleo urbano e o porto).....	84
3.2 O período da cidade comercial (gênese para o desenvolvimento da cidade industrial).....	86
3.3 O período da cidade industrial: o Porto Velho e sua importância econômica do apogeu ao declínio.....	89
3.4 Os ciclos da indústria naval, o Polo Naval e o atual rearranjo espacial.....	98

<b>4. ENTRE O CAIS E O CAOS: DOS CONFLITOS ÀS POSSIBILIDADES NA VOLTA DA CIDADE AO PORTO VELHO.....</b>	<b>106</b>
4.1 O zoneamento do Porto do Rio Grande sob ordem da autoridade portuária.....	111
4.2 A interface Porto-cidade, a área do Porto Velho em números e segundo o IBGE.....	117
<b>5. O PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DO PORTO VELHO, A FRENTE D'ÁGUA ENTRE USOS E A LENTA E IMINENTE METAMORFOSE DO ESPAÇO URBANO.....</b>	<b>128</b>
5.1 As políticas públicas e os desafios para a concretização do Projeto de revitalização do Porto Velho.....	147
5.2 As OUCs, operações urbanas consorciadas e a revitalização do Porto Velho.....	151
5.3 A conservação integrada: pressupostos e propostas ao planejamento urbano para áreas centrais e a revitalização entre o Porto Velho e o Centro Histórico.....	160
5.4 Setor Oeste, o rincão da cebola à luz da sua revitalização.....	162
5.5 Setor Central e o núcleo urbano histórico.....	177
5.6 Setor Leste e a história do Porto Velho.....	197
<b>6. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>207</b>
<b>7. REFERÊNCIAS .....</b>	<b>224</b>

## INTRODUÇÃO

Em países costeiros, como o Brasil, encontram-se inúmeras áreas portuárias que são de suma importância para o desenvolvimento das cidades e das regiões onde estão inseridas. Estas áreas, por sua vez, ancoram relações em diferentes níveis de análises e escalas e que são reveladas através da sua espacialidade inerente às cidades portuárias. O conteúdo social e técnico das antigas áreas portuárias é revelado através da história e está impresso nas suas formas, em consonância com os processos que as geraram, através das diferentes relações espaciais de trabalho, circulação e de lazer. Nesse sentido, o porto, enquanto artefato fixo – ponto de chegada e de partida - deve ser compreendido através da sua localização e das diferentes escalas de interação espacial, como um elemento fundamental para a viabilização das relações socioespaciais. Neste contexto, o Porto Velho do Rio Grande representa uma área emblemática ao desenvolvimento da cidade, da região e do país desde a chegada dos colonizadores na região mais meridional do Brasil.

A presente tese parte da premissa que diante dos processos contemporâneos em escala global - frente à noção de totalidade – é na escala do local que se encontra a chave para desvendar as contemporâneas e complexas relações socioespaciais, entre as escalas geográficas e a produção do espaço. Neste contexto é que também se revela o lugar-mundo, ou seja, a produção espacial sob a ótica do cotidiano, a produção do espaço no nível do local. Para elucidar esta ideia tem-se nas palavras de Santos que: [...] seria partir da totalidade concreta como ela se apresenta neste período de globalização – uma totalidade empírica para examinar as relações efetivas entre a Totalidade-Mundo e os Lugares. (SANTOS,1996: 92). Neste sentido, [...] cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente. (santos, 1996: 273).

O trabalho tem como área de estudo o Porto Velho da cidade do Rio Grande, apresentando como diretriz investigatória a análise processual dos artefatos socialmente produzidos em diferentes momentos históricos e suas relações políticas, econômicas e sociais. Diante do processo, tem-se de um lado a influência dos processos econômicos globais, evidenciados pelos rompimentos dos paradigmas tecnológicos e de outro, as permanências retratadas em sua morfologia, a cidade portuária. Essa relação pode ser exemplificada pelas mudanças tecnológicas demandadas pela ampliação no volume de cargas e tamanho dos navios que, por volta de 1910, condicionou a necessidade de novas localizações para as atividades portuárias em áreas distantes da zona urbana e de maior calado para o transporte de cargas. Por outro viés, a permanência da antiga estrutura junto ao centro histórico e comercial

da cidade do Rio Grande contribui para a compreensão do processo das transformações urbanas, bem como instrumento para a análise da atual situação em que se encontra o Porto Velho. Diante disso, e sob o olhar do planejamento urbano, o Porto Velho se revela entre os potenciais de usos, as políticas públicas e as apropriações por diferentes atores, elementos presentes no estudo de caso.

Neste trabalho, a análise parte dos ciclos produtivos, econômicos, para avaliar os usos e ocupação do Porto e com isso a influência sobre o desenvolvimento da sua área de abrangência direta, bem como da cidade. Além disso, o estudo foi realizado a partir de uma abordagem crítica e afim de compreender as relações ao nível do local, porém que inclui os modelos globais, das divergências e convergências, respectivamente. A revisão do estado da arte emerge com a finalidade de não negligenciar a influência das demais escalas na produção da cidade estudada no momento presente, através dos modelos adotados pelo planejamento urbano e que, em muitos casos, em especial na América Latina, são importados, o que não condiz com as singularidades da escala local. Além disso, busca-se o entendimento processual que converge para as políticas públicas de revitalização da área do Porto Velho e para a realidade que se manifesta entre os territórios de dominação funcional e simbólica.

Nesta perspectiva, o trabalho investigatório versa sobre a temática da revitalização urbana em frente d'água, em um espaço parcialmente ocioso e pouco dinâmico do ponto de vista dos usos atuais vinculado aos grandes projetos de revitalizações portuárias. O processo de revitalização urbana deve ser entendido como expressão de outro fenômeno mais geral, o da mercantilização do espaço - próprio da economia capitalista - e sua viabilidade contemporânea através da espetacularização dos espaços com a expansão do turismo e atividades complementares. Além disso, após o retrocesso das atividades no Polo Naval, no bojo das relações socioeconômicas recentes, a revitalização traz a perspectiva da criação de novas frentes de comércio e com isso de trabalho e renda à população local. Esta possibilidade é ainda hipotética posto que os planejadores não promovem estímulos para expressivos investimentos em atividades que proporcionem retorno financeiro e dinamicidade na geração de renda para a população.

Ainda neste contexto, os modelos de cidade, de planejamento urbano e as particularidades locais apresentam-se numa relação conflitante entre as perspectivas do renovar e o preservar. Frente aos inerentes conflitos, surgem, em primazia, os interesses econômicos e com eles as reestruturações urbanas como uma nova ordem da escala global intitulada como revitalização urbana. Outras definições são comuns, tais como: reabilitação, reestruturação, renovação, requalificação, que se apresentam como variações do mesmo tema:

as intervenções urbanísticas em determinadas áreas da cidade. Esses conceitos apresentam sutis diferenciações, todavia o conteúdo socioespacial é semelhante no que tange à reapropriação por estratos de maior renda, resultado, muitas vezes, do tensionamento entre a ordem distante e a ordem próxima. Neste movimento, entre passado, presente e futuro (espaço-tempo) a cidade expressa momentos representados na sua forma e através das revitalizações, ou seja, as intervenções e projeções no médio e longo prazo que dinamizam as áreas e as cidades onde são planejadas. A forma urbana, que é única e ao mesmo tempo dinâmica, apresenta em seu conteúdo espacial o movimento dialético entre a ordem próxima e a ordem distante, entre verticalidades e horizontalidades, entre o particular e o geral. Não se trata aqui de relacionar as questões globais como ocorrem nas metrópoles e nas grandes cidades, mas sim de relacionar a influência que os modelos exógenos estandardizados de certas formas impõem aos projetos de cidades. É oportuno salientar que as diferenças entre as escalas se concentram mais nas diferenças tecnológicas e de organização (SANTOS, 2008).

Mesmo que a práxis, na instância do local, configure a dicotomia entre a prática social cotidiana e a incapacidade do Estado de reproduzir o espaço planejado por atores seletos, o que traduz as contradições espaciais causadas pelo valor de uso e valor de troca, tem-se que esta prática conduz a possibilidade de mudança social sob o ponto de vista dos usos e/ou dos contra-usos<sup>1</sup>, da apropriação coletiva dos espaços públicos, pela diversidade dos estratos sociais.

Diante disso, no estudo de caso sobre a revitalização do Porto Velho, o viés da ordem distante pode ser representado pelo modelo idealizado e materializado no projeto da revitalização e a ordem próxima com a apropriação singular da população na área projetada para diversos fins. Esta dialética entre os modelos de cidade entendidos como de ordem distante e a apropriação realizada no cotidiano pela sociedade civil como de ordem próxima, traz a possibilidade de um espaço urbano diferenciado e como resultado da efetivação dos usos adequados e duradouros dos espaços públicos. Nesses termos:

As interfaces engendradas pelo “enfrentamento” entre ordem próxima e ordem distante, antes de se constituírem como óbices, tornam-se facilitadores metodológicos para a compreensão do processo de espacialização, isto é, da produção do espaço. (LIMONAD, 2003:25)

Por conseguinte, como bem esclarece Carlos (2007), sobre a apropriação dos lugares e as particularidades em contradição ao global, a autora contribui para a compreensão de que na

---

<sup>1</sup> Segundo Leite: 2002. “pode ser compreendido como uma resposta às fronteiras “enobrecidas” e ainda segundo o autor configura um espaço polissêmico entre o movimento de estratégia, que se afirma como poder especializado (paisagem de poder) e a tática como um movimento heterogêneo da ausência e/ou ineficácia do poder instituído. Leite baseia-se nas ideias de Certeau que postula que [...] a tática é determinada pela ausência de poder assim como a estratégia é organizada pelo postulado de um poder (CERTEAU, 1994, pp. 100-101).

escala local, do lugar, encontra-se a consonância das dimensões de ordem próxima e da ordem distante. Dessa forma, tem-se que:

[...] o lugar guarda em si e não fora dele o seu significado e as dimensões do movimento da vida, possível de ser apreendido pela memória, através dos sentidos e do corpo. O lugar se produz na articulação contraditória entre o mundial que se anuncia e a especificidade histórica do particular. Deste modo o lugar se apresentaria como ponto de articulação entre a mundialidade em constituição e o local enquanto especificidade concreta, enquanto momento. (CARLOS, 2007: 14)

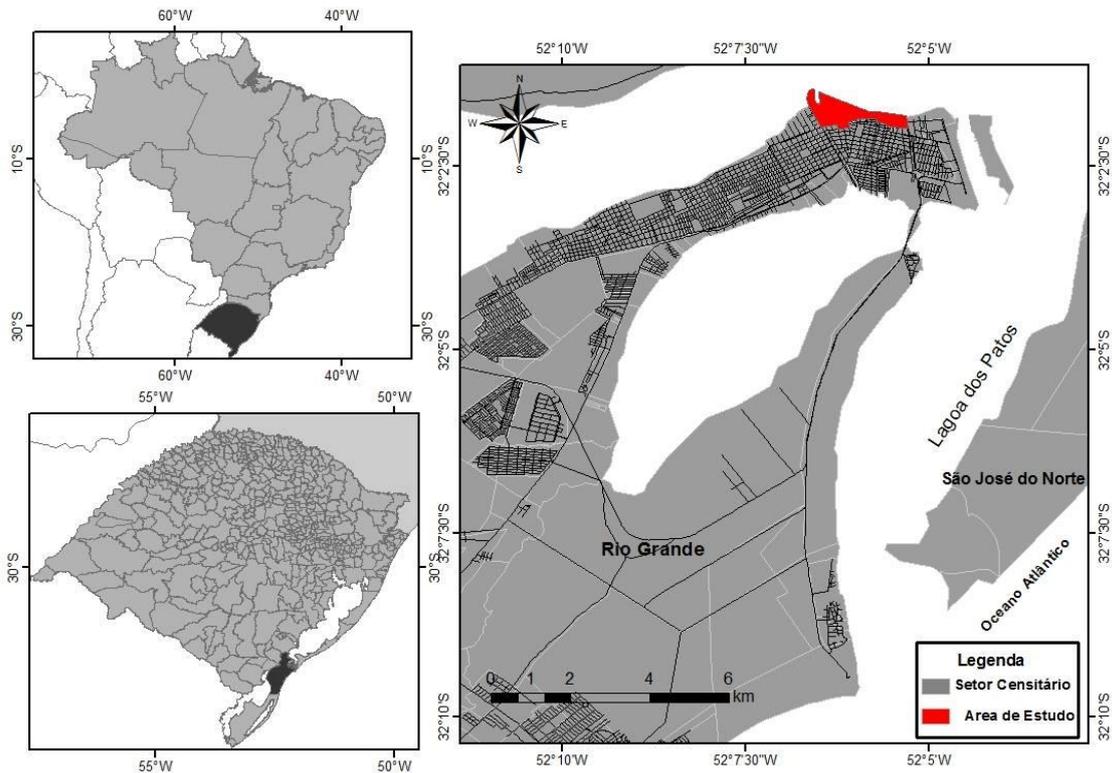
Assim, através da análise integrada das categorias espaço-tempo, complexificadas na contemporaneidade pelas relações entre as múltiplas escalas geográficas e diversas temporalidades ancoradas nas formas urbanas, é que a produção do espaço se materializa e se ressignifica. Neste sentido, é na análise da escala local que se torna possível compreender, através das relações socioespaciais, com fundamentação na história, os produtos dessas relações, ou seja, a forma e a estrutura urbana atuais, reconhecidas por meio das funções tanto pretéritas quanto presentes no espaço citadino.

Essas premissas teórico-metodológicas norteiam a pesquisa sobre a revitalização urbana da frente d'água na cidade do Rio Grande/RS em seu contexto socioespacial que perpassa séculos e que evidencia diferentes usos em temporalidades distintas. As particularidades concretas e as relações sociais que são reveladas pela expressiva forma urbana e pelo conteúdo social, político, econômico e cultural vem à tona no estudo de caso, através das pesquisas de caráter qualitativo e quantitativo. Esses elementos são resultado de um movimento unívoco expresso pelo processo de produção e reprodução do espaço urbano da cidade do Rio Grande pelos períodos de ascensão e declínio econômicos, identificados pelos ciclos produtivos. Neste sentido, entende-se a cidade como produto das práticas sociais e das rupturas de paradigmas tecnológicos, na inflexão do que se refere aos usos das técnicas, ou seja, aos modos de produção. Para Lefebvre, o: “urbano é a simultaneidade, a reunião, é uma forma social que se afirma” (2013, p. 159) e, neste sentido, tem-se o conteúdo social em processo, em transformação que resultará em diferentes formas urbanas de acordo com seu tempo, grau de investimentos (economia) e envolvimento político dos atores (política), e não obstante com diferentes usos e apropriações do espaço (social).

Nesta direção, o estudo investigatório tem como escala espacial de análise a cidade do Rio Grande, no estado do Rio Grande do Sul, e a escala temporal compreendendo diferentes momentos da história urbana, porém, mais especificamente, o processo que é representado por períodos econômicos de ascensão e declínio de tecnologias portuárias e de logística que culminam com o projeto para a revitalização na área do Porto Velho no ano de 1997. Em

síntese, o estudo de caso investigou a dinâmica das relações de produção socioespaciais para a formação urbana, atrelada aos usos deste espaço e à importância do Porto para a constituição da espacialidade urbana.

Mapa 1 - Localização do município do Rio Grande no estado do RS e da área de estudo, o cais do Porto Velho na cidade do Rio Grande.



Elaborado por Bianca Reis e adaptado por Ricardo Borges e Perla Couto, 2017.

O interesse por esta temática surgiu devido ao fato de que a cidade do Rio Grande apresenta como herança vestígios de diferentes períodos econômicos e que são revelados através da sua forma, entre as evidências está o Porto Velho e a presente vocação para a função portuária, hoje representada pelo Superporto do Rio Grande. Assim, constatou-se através das fases de ascensão e declínio econômicos que o Porto Velho resiste aos diferentes períodos do desenvolvimento urbano, sejam eles de valorização e/ou desvalorização. Neste contexto, embora a cidade apresente características urbano-industriais e portuárias, apresenta também marcas e vestígios de processos de lentas transformações socioespaciais.

Diante desta realidade, o levantamento bibliográfico sobre a temática das revitalizações em frentes d'água permitiu a compreensão de que, não apenas no caso do Porto Velho da cidade do Rio Grande, mas na maioria dos projetos dessa natureza, ocorre um

intervalo de tempo muito grande entre o projeto, a execução das obras e a concretização do empreendimento. Nestes termos, o Porto Velho revela-se como um valioso objeto de estudo, visto que a maioria da população que frequenta os seus três setores: Central, Leste e Oeste utiliza a área com as infraestruturas existentes. Neste sentido, mesmo apresentando estruturas básicas e incipientes, isso não impede o reconhecimento do espaço por seus usuários como área de lazer e a relação com a pesca artesanal, ou simplesmente pelo passeio e a contemplação da paisagem. Diante disso, o **objetivo geral** desta tese consiste em compreender o processo de formação urbana através do Porto Velho e seus usos em diferentes temporalidades. À luz do estudo de caso procura-se revelar, através da análise do processo, os usos e as diferentes formas de apropriações do Porto Velho e como ocorre a sua relação com a cidade do Rio Grande em distintos períodos históricos. Da mesma forma, o porquê dos períodos de afastamento e outros de retorno, e o atual interesse na retomada da área sobre a égide da revitalização urbana do cais do Porto Velho.

Para tanto foram traçados os **objetivos específicos** que pretendem contribuir para o planejamento da área de estudo, tais como:

- revelar o processo de apropriação/reapropriação e produção/reprodução do espaço urbano na cidade portuária nos distintos períodos de seus ciclos produtivos;
- identificar as principais políticas relacionadas ao processo de revitalização na instância municipal;
- identificar quem são os agentes/atores envolvidos com o processo de revitalização do Porto Velho;
- analisar se há impactos provenientes entre as políticas públicas no processo de revitalização e a ocupação pela sociedade civil ao tratar de um espaço público;
- discutir as relações políticas, econômicas e sociais contidas desde a fundação do Porto até a elaboração do projeto de revitalização (antes, durante e depois do processo da revitalização);
- documentar o processo de revitalização da área de estudo trazendo à luz o contexto histórico-geográfico de produção do espaço urbano da cidade do Rio Grande tendo como ponto de partida e de chegada o Porto Velho.

Para efeitos de análise, o processo de revitalização do Porto Velho da cidade do Rio Grande, na atualidade, foi dividido em três etapas. A primeira fase inicia com o projeto idealizado pelo arquiteto Raul Macadar, vencedor do concurso realizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB/RS), em 1997, em um contexto de estagnação econômica. A segunda fase, a partir de 2005/2015 com a implementação do Polo Naval no município do Rio

Grande, o que vai repercutir no desenvolvimento da economia local e regional com reflexos no espaço intraurbano. Por fim, a derrocada do Polo Naval, nos anos de 2015/2016, e a queda vertiginosa dos investimentos públicos e privados na cidade, projetando novamente um momento de estagnação econômica e social. Paralelo a esta análise, empreendeu-se um levantamento pormenorizado dos usos e apropriações nos três setores (Oeste, Central e Leste) que compreendem o Porto Velho da cidade do Rio Grande.

Figura 1 - Imagem do projeto ganhador do concurso IAB/RS



Fonte: Arquitetura contemporânea do Rio Grande do Sul monitoramento e acervo. Arquitetura de concursos: de 1984 – 2004. <https://arqconcursos.wordpress.com/2015/06/07/revitalizacao-do-porto-velho-de-rio-grande/>

O Porto Velho ainda apresenta atividades que representam a diversidade temporal em relação aos seus diversos usos como, por exemplo, a pesca e as atividades náuticas de pequenas embarcações. Portanto, a pesquisa não se limita apenas ao período da revitalização e sim ao processo pelo qual o Porto Velho faz parte e que atravessa diferentes temporalidades e que através dele é possível realizar uma leitura deste processo por meio da sua espacialidade, dada à sua importância histórica e influência para todo o conjunto da cidade. Desta forma, na pesquisa encontra-se o esforço em explorar, através do acúmulo desigual de tempos, a análise do espaço geográfico, pois entende-se que a organização do espaço é uma combinação de variáveis entre a articulação de elementos naturais e processos históricos do passado e do

presente, “variáveis assíncronas funcionando sincronicamente” orquestradas pelo Estado (MORAES, 1982: 124). Em síntese, compreende-se que as diferenças dos lugares são, concomitantemente, históricas e naturais, logo são inerentes ao movimento incessante observado pela metamorfose da paisagem urbana.

Nesta perspectiva, o espaço urbano é compreendido como produto social resultante das forças entre os agentes promotores do espaço e o que se apresenta na paisagem enquanto aspectos materiais e imateriais, funcionais e simbólicos analisados enquanto processo de produção espacial. Consequentemente, o Porto Velho é como um elemento “matriz” do espaço urbano do Rio Grande, ao expressar esses aspectos de forma imbricada e indissociável à produção deste espaço até os dias atuais.

Ainda na perspectiva geográfica da produção do espaço urbano, pode-se afirmar que a área da revitalização representa a permanência da forma com a mudança de conteúdo, nesse sentido, o conteúdo varia de acordo com a função atribuída à forma. Sob este ponto de vista, o projeto de revitalização, no médio ou longo prazo, pode interferir no processo de inércia, que preserva e/ou representa a forma-aparência e a forma-conteúdo do passado inscritas na paisagem do presente. Esses aspectos podem ser preservados e/ou substituídos por novas estruturas e usos, bem como por diferentes discursos e simbologias que também podem preservar a história ou recriar a paisagem. Neste sentido, o projeto de revitalização, se elaborado sob o apelo de referendar os elementos históricos e culturais, além da participação da população local, poderia utilizar-se dos atributos das particularidades e da historicidade. Por outro lado, caso o planejamento para a área seja desprezado do processo histórico trazendo novos elementos e traçando um novo rumo para além dos usos pretéritos, pode direcionar para uma diferente representação deste espaço.

Nesta perspectiva, podem ser atribuídas às antigas formas diferentes simbolismos que evocam uma nova fase, em face às novas funcionalidades no local, sejam elas marcadas na paisagem pelas formas herdadas ou por novas estruturas, porém que expressem algum momento da área portuária. Estes elementos, em sincronia histórica com as demandas atuais são a chave para o planejamento de áreas cristalizadas e a conexão entre o passado, o presente e o futuro. As relações dialéticas entre temporalidades e materialidades são transformadas de acordo com as necessidades de cada período e, consequentemente, da sociedade que a utiliza e a transforma, assim buscamos na geografia as relações entre o espaço e seus usos enquanto recurso.

O processo de inércia atua na organização espacial intraurbana através da permanência de certos usos e certos locais, apesar de terem cessado as causas que no passado justificaram a localização deles. O processo em questão vai traduzir-se na

preservação simultânea da forma e do conteúdo, e não apenas na forma como mudança de conteúdo, pois isto seria, na realidade, o processo de substituição (CORRÊA, 2004: 13).

Sobre este ponto de vista temos na área reservada à revitalização o processo de substituição da forma-aparência e da forma-conteúdo, pois desde a realocação de suas atividades para o Porto Novo, ele já não cumpre com a função de porto como em sua gênese, embora ainda existam algumas rugosidades vinculadas a essa funcionalidade. As atividades voltadas à função portuária, como carga e descarga de produtos, estão representadas pela atividade pesqueira e, no caso do transporte de pessoas, através do terminal hidroviário que faz a ligação entre Rio Grande e a cidade de São José do Norte.

Diante disso, em uma análise mais ampla ao nível da escala geográfica, ou ainda da política de escala, pressupomos que mesmo com diferentes resultados da produção socioespacial, ou seja, cidades com estruturas distintas, os processos são semelhantes, homogêneos e hegemônicos no que tange à cidade enquanto mercadoria. Em contrapartida, através das noções sobre a política de escala tem-se que as escalas são socialmente construídas, além de se articularem entre si ao mesmo tempo que uma abordagem além de categórica deve “colocar em primeiro plano a natureza das relações sociais, práticas espaciais incluídas, cuja percepção poderá variar de acordo com o contexto”. (MINAYO, 2001:197/198)

Estes produtos, as cidades, a área urbana analisada aqui na face da revitalização evoca para a valorização espacial, mas que por outro lado não se deve descartar a ocupação pelos diversos estratos sociais. Sobre esta ótica têm-se variações nos conteúdos espaciais, entre o idealizado pelo projeto institucional e a real forma de apropriação pelos frequentadores da área de estudo. Estas variações, que por sua vez, se relacionam com o processo de formação urbana, bem como à dinâmica mais recente, são representadas pela capacidade das metamorfoses do espaço. Estas mudanças e sua dinâmica podem ocorrer de acordo com as relações das forças verticais ou horizontais de produção do espaço.<sup>2</sup>

Portanto, se faz importante a compreensão das transformações na economia, na política do sistema capitalista, embora ela não seja o foco da análise sobre o estudo de caso. No entanto, foi através das transformações ocorridas nas últimas décadas do século XX que se tornaram mais claras as relações socioespaciais e tão logo seu produto: o espaço urbano

---

<sup>2</sup> Leia-se relações entre o que foi estabelecido pelo Estado e/ou setor privado, de acordo com os investimentos, e as relações de produção espacial através do cotidiano pela práxis, aqui compreendida como ação coletiva e transformadora do espaço urbano. Neste contexto as verticalidades podem ser oriundas das diversas escalas de análise em contraposição das horizontalidades, das relações estabelecidas no local, isto é, o locus da vida e da cotidianidade.

contemporâneo. Torna-se importante salientar que o pilar do sistema é, o que aqui consideramos categoria de análise, a divisão do trabalho e suas metamorfoses, aqui representados pelos ciclos econômicos na cidade do Rio Grande. As relações na divisão do trabalho e no uso das diferentes técnicas em temporalidades distintas estão evidenciadas pelo próprio espaço geográfico, como produto das relações socioespaciais enquanto processo histórico. Logo, o espaço entendido como produto das relações socioespaciais, as relações capitalistas que culminam no consumo do próprio espaço e, assim, encontramos nas revitalizações urbanas a expressão expoente das relações deste consumo, da cidade enquanto mercadoria.

Rio Grande, uma cidade litorânea, localizada na zona costeira brasileira, com potencial para investimentos privados e frente aos atributos históricos, arquitetônicos, patrimoniais, ambientais, portuários, logísticos e universitários, possui diversas amenidades que contribuem para a sua revalorização espacial. Entretanto, ao nível intraurbano e ao requalificar o solo urbano, mesmo que a área seja de uso comum e que configure um espaço público, é pertinente indagar sobre o possível espraiamento da valorização nas áreas do entorno e com isso estimular a revalorização com interface na área da revitalização bem como refletir sobre outras áreas da cidade, ao passo que os moradores e frequentadores da área então cristalizada poderão ser deslocados ou “segregados” para outras áreas da cidade. Além disso, essa valorização na área portuária e centro histórico pode acarretar mudanças no perfil de fluxos da população usuária do local, o que significa que, juntamente com a conversão da área referente às infraestruturas, também é provável, nos médio e longo prazos, o afluxo de turistas.

As relações citadas podem vir a se concretizar, na prática, em um futuro próximo. Por outro lado, face à realidade das políticas públicas, que envolvem acertos político-partidários para fins eleitoreiros, tais projetos podem servir de instrumento para narrativas, discursos e promessas que não se concretizarão. Para tanto, o estudo minucioso sobre o estudo de caso pode contribuir com diretrizes para projetos de revitalizações para cidades que apresentem potencial turístico e urbanístico.

As possibilidades frente à equalização entre as relações com a realidade atual e os potenciais da área de estudo podem ser reveladoras de uma dinâmica que, se bem planejada e administrada ao nível do planejamento urbano, pode gerar promissoras relações socioespaciais de usos, qualificação ambiental e de geração de renda para os cidadãos rio-grandinos.

A tese se estrutura entre a escala geral, onde ocorrem as relações de ordem mundial e seus processos relacionados, e culmina na escala do local, onde as particularidades se

sobressaem. Do geral ao particular, nos interstícios das escalas, encontra-se a fusão das relações político-econômicas que influenciam nos processos do desenvolvimento urbano, desde a gênese da sua formação espacial até os dias atuais.

O capítulo um traz através do percurso teórico metodológico o caminho para a realização da pesquisa. Este percurso indica o desenvolvimento da metodologia do estudo de caso, as noções sobre a teoria que abrange desde as escalas geográficas, partindo para o trabalho de campo, na busca do envolvimento do trabalho teórico-prático. Em suma, esta etapa versa sobre questões teóricas e introduz a problemática através dos objetivos da pesquisa, bem como os pressupostos básicos para realizá-la.

No capítulo dois o objetivo é apresentar o estado da arte sobre os processos de revitalizações urbanas em frentes de água. São inúmeros os projetos que já foram consolidados e os que ainda seguem a passos lentos. No entanto, a intenção é fazer uma contextualização, através de alguns casos já estudados por outros pesquisadores, a fim de elucidar as relações entre os projetos, os processos de revitalizações e as teorias sobre urbanismo.

O terceiro capítulo, além de analisar o processo histórico, evoca a produção do espaço urbano da cidade através dos ciclos produtivos (espaço-tempo), relacionando os processos econômicos aos culturais, desde a gênese aos dias atuais.

O quarto capítulo, dedica-se a discutir as possibilidades, os conflitos e os desafios entre as velhas formas e os novos e/ou possíveis usos e ocupações da área do cais do Porto Velho. Nesta abordagem, o levantamento de dados secundários em diversas instituições (IBGE, Prefeitura Municipal do Rio Grande, Superintendência Portuária), vinculado ao projeto da revitalização, leva a reconhecer as diferentes territorialidades e, ao mesmo tempo, as potencialidades e possíveis riscos de valorização espacial frente à revitalização.

Por fim, o quinto capítulo traz o estudo de caso e com ele questões pertinentes às políticas públicas relacionadas aos processos gerais de revitalização. Esses processos contidos na legislação brasileira, tais como as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) encontrada na legislação urbanística e no Estatuto da Cidade. Estas diretrizes contribuem para o planejamento de áreas degradadas, subutilizadas, mas que possuem grande potencial de usos. Por outro lado, as diretrizes delimitam de forma homogênea via de regra o planejamento nos centros urbanos, porém cabe aos gestores e aos atores envolvidos mitigar impactos negativos e potencializar os benefícios sociais de forma ampla. Neste capítulo empreende-se a discussão sobre o processo atual das transformações na área do Porto Velho ao evidenciar o espaço

diferencial<sup>3</sup> Lefebvre (2006) e Costa (2003), em conjunto com as propostas da revitalização do Porto Velho evidenciando sua territorialidade objetivadas nos setores Oeste, Central e Leste.

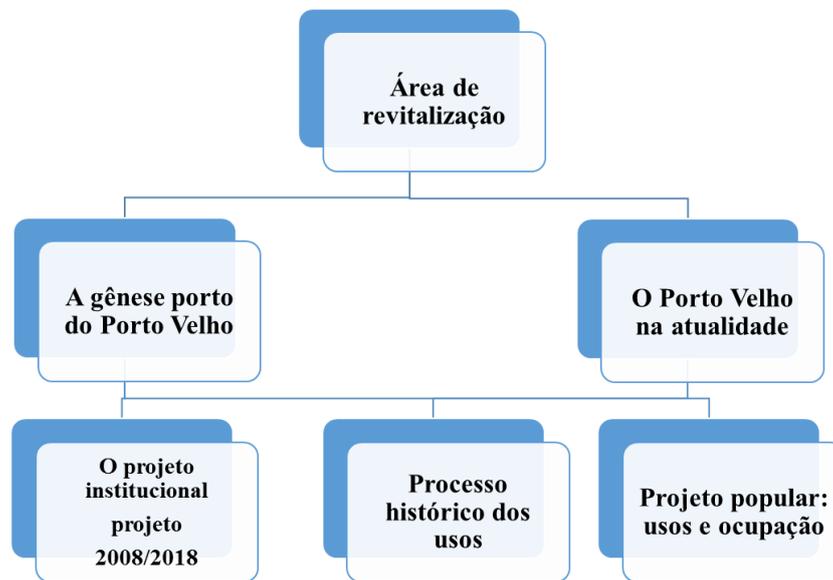
---

<sup>3</sup> Compreendido como espaço de apropriação que é fruto das contradições engendradas entre o espaço abstrato, o espaço de dominação e a apropriação.

## 1. PERCURSOS TEÓRICOS E METODOLÓGICOS

A metodologia é conduzida pela análise da capilaridade na difusão das ordens distante e próxima, Lefebvre (1991), onde há um interstício nas relações contemporâneas de produção espacial em relação aos modelos de cidade ou ainda de partes dela. Estas relações contêm os processos de valorização-desvalorização espacial que ocorrem na tentativa das reestruturações por meio de implementações de modelos nem sempre eficazes, visto que cada cidade possui sua dinâmica própria. Desta forma, entre modelos de cidade e a dinâmica urbana local emergem conflitos de usos.

Figura 2- Síntese da relação espaço-tempo do Porto Velho e a revitalização.



Fonte: Elaborado por Perla Couto.

Neste sentido, a pesquisa buscou elementos que contribuíssem para o entendimento de que há, tanto nos projetos quanto na dinâmica espacial, outra face dos modelos de cidade pela apropriação da sociedade civil, aquém das relações de valorização espacial econômica e do lucro. Neste contexto, emerge o espaço diferencial analisado nesta tese objetivado no estudo de caso dos usos do Porto Velho. Seguindo a lógica sobre a análise dos diferentes usos em diferentes tempos:

[...] considera-se a tríade Forma, Função e Estrutura como elemento fundamental à análise do processo da formação urbana culminado com a revitalização atual. A tríade possibilita análise simultânea das relações espaciais, da forma da função e da estrutura em consonância com o espaço-tempo onde o resultado só é possível pelo duplo sentido contido na tríade: de um lado, o espaço administrado pelas instituições e, de outro, a produção espacial realizada a partir da práxis. Nesses termos obtemos, como resultado da produção (Lefebvre, 2004), por meio do processo, obra e produto, ou seja, uma produção espacial resultante das práticas sociais e produto de uma racionalidade planificadora. (COUTO, 2014:21)

Nestes termos, para a presente investigação foram utilizadas as categorias analíticas: forma, função e estrutura sobre a dinâmica socioespacial, ou seja, seu processo desde a gênese à atualidade.

Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos, mas associados, a empregar segundo um contexto de mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas do mundo. Consideradas em conjunto, porém, e relacionados entre si, elas constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual se pode discutir os fenômenos específicos em sua totalidade (SANTOS, 1985: 52).

A realidade do espaço investigado (forma), que é evidenciado por diferentes usos (funções) referentes ao espaço-tempo próprio e que se relacionam com demandas da ordem próxima em consonância com a ordem distante revelando assim, a totalidade (estrutura). Cabe ressaltar a importância do processo, neste estudo de caso, visto que, o Porto Velho fez e faz parte no desenvolvimento da cidade e convívio da população desde sua gênese. Neste sentido:

Processo, por sua vez, pode ser entendido como uma ação contínua ou descontínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado esperado, implicando conceitos de tempo-continuidade e descontinuidades – e mudança (SANTOS, 1985, p. 50). Os processos adquirem uma dimensão temporal fornecendo possibilidades de compreensão da organização espacial. (FRESCA, 2011:03)

Quadro 1- Síntese teórico-metodológica para análises espaciais

<b>Categorias de análise</b>	<b>Definição</b>	<b>Palavras chave</b>	<b>Síntese</b>
Forma	Aspecto tangível e intangível de um objeto ou de uma paisagem; Arranjo ordenado de objetos.	Padrão	Descrição da paisagem; Elementos visíveis e simbólicos; Espaço produzido.
Função	Uso ou atividade atribuído a um objeto ou a um conjunto deles.	Classificação	Organização espacial; Espaço produtivo.
Estrutura	Complexa rede de interação entre a sociedade e a natureza em um dado momento histórico.	Totalidade	Sistema
Processo/démarche <sup>4</sup>	Ação contínua ao longo do tempo visando uma mudança da realidade; É uma estrutura em seu movimento de transformação.	Mudança Movimento	Dinâmica territorial

Fonte: Strohaecker (2007). Adaptado por Perla Couto.

<sup>4</sup> Compreendido como conceito complementar, processo e démarche, ao passo que, em sua essência o termo representa o conjunto de ações para se chegar a determinado fim. Esta categoria contribui para a ideia de movimento, da mudança a qual engloba a constante dinâmica socioespacial. O sentido da démarche enquanto categoria indica transformação e é orientado pela dialética inerente as práticas socioespaciais e no espaço geográfico enquanto produto e meio destas práticas.

## 1.1 O Método Dialético e a Dinâmica do Espaço Urbano

A metodologia tem como pilar central o método dialético e o materialismo histórico. A adequação deste método ao estudo de caso é viável, uma vez que, trata-se de um espaço que representa a história das relações econômicas e de usos, da formação espacial da cidade a partir da atividade portuária desde o séc. XVIII. Assim torna-se possível, através das análises por meio do método dialético, o estudo das relações entre a sociedade civil e a apropriação do Porto Velho através dos diferentes tempos. Desta forma, foi a partir da análise individualizada da área do Porto Velho e relacionando os diversos usos e as atividades portuárias, comerciais ao lazer que se deu a busca da compreensão do processo que culminou com o atual projeto de revitalização. Assim, o estudo de caso contribui a compreensão das contradições inerentes tanto ao tempo histórico quanto as relações econômicas, enfim a (re) estruturação urbana fundamentada no conceito de formação socioespacial que revela a antiga área portuária e o centro histórico como produto destas relações ao longo de quase três séculos.

Figura 3- Princípios teóricos do método dialético



Elaboração: Perla Couto.

A luz do método dialético, a pesquisa foi centrada na complexidade entre as escalas geográficas, além de os diversos fatores e variáveis que compõem o espaço pesquisado e desta forma é possível entender:

[...] a realidade de forma dinâmica e totalizante, onde os fatos sociais só podem ser entendidos considerando um conjunto de variáveis, e não de forma isolada, seja na política, economia, cultura etc. É por meio da dialética que "os pesquisadores confrontam suas opiniões, os pontos de vista, os diferentes aspectos do problema, as oposições, os pontos de vista, os diferentes aspectos do problema, as oposições e contradições; e tentam ... elevar -se a um ponto de vista mais amplo, mais compreensivo." (LEFEBVRE, 1983: 171 apud LIMA, 2014: 1607)

Ao partir das relações contraditórias, e por vezes antagônicas sobre a produção socioespacial, principalmente ao se tratar do espaço público, se encontra de um lado a

valorização espacial (econômica) e de outro o uso democrático e a valorização simbólica. Nesta direção, o presente trabalho pelo viés da dialética do espaço, apresenta o contraponto das relações econômicas e das relações espaciais de produção do espaço urbano realizado por meio das práticas socioespaciais. Neste sentido o espaço urbano enquanto produto social conduz a pesquisa a uma abordagem que compreende a dinâmica urbana, a cidade em movimento pelo qual é impulsionado a partir da ação dos atores envolvidos no processo. Entre os agentes, pressupõe-se que a sociedade civil a partir da sua identificação e apropriação das áreas públicas é o principal pilar da dinâmica no espaço aqui analisado. Entretanto, esta apropriação não se dissocia das ações do Estado e também, por vezes da iniciativa privada. Diante disso são observadas as contradições inerentes ao processo de produção espacial e se parte da ideia que há o espaço diferencial, ao passo que:

[...] o material produzido historicamente influencia as ações humanas atuais, confirmando a concepção de que o espaço é condição da práxis humana e o fato de que a história pode até ser parecida, contudo, nunca a mesma. (SALVADOR, 2012:105)

Dessa forma, o estudo abre a possibilidade da análise frente as relações pré-estabelecidas pelo planejamento urbano, e, que neste estudo de caso se apresenta materializado no projeto de revitalização e nas práticas espaciais cotidianas enquanto produtoras deste espaço, dos usos atuais da área do Porto Velho. Assim, a produção social pode ser orquestrada pelos projetos pré-estabelecidos e pela apropriação privada. No entanto, a produção do espaço urbano não se reduz a isso e sim a uma relação complexa de produção espacial pela práxis. A complexidade nas relações espaciais traz inúmeros elementos pertinentes a análise urbana, e no estudo de caso, é indispensável pensar a produção do espaço realizada em constante dinâmica pelas relações sociais cotidianas e não a reduzir apenas a reprodução do capital, posto que a cidade é a expressão da materialidade e fruto do trabalho, mas compreendemos que a dinâmica urbana se realiza pela ação da sociedade no cotidiano da cidade. Neste contexto, a necessidade de utilizar a metodologia do estudo de caso surge do anseio de entender os fenômenos sociais complexos e em profundidade (YIN, 2015 :04)

Ainda sobre o método dialético e o materialismo histórico, tem-se que é o método de interpretação da realidade. Esta ideia, segundo (GIL, 2008: 31/32) se fundamenta em três princípios:

- A) Unidade de opostos. Todos os objetos e fenômenos apresentam aspectos contraditórios, que são organicamente unidos e constituem a indissolúvel unidade dos opostos. Os opostos não se apresentam simplesmente lado a lado, mas num

estado constante de luta entre si. A luta dos opostos constitui a fonte do desenvolvimento da realidade.

- B) Quantidade e qualidade. Quantidade e qualidade são características imanentes a todos os objetos e fenômenos e estão inter-relacionados. No processo de desenvolvimento, as mudanças quantitativas graduais geram mudanças qualitativas e essa transformação opera-se por saltos.
- C) Negação da negação. A mudança nega o que é mudado e o resultado, por sua vez, é negado, mas esta segunda negação conduz ao desenvolvimento e não a um retorno ao que era antes.

Nesta mesma direção, Sposito (2004) destaca que o método deve ser compreendido como um instrumento intelectual e racional que possibilita a apreensão da realidade objetiva pelo investigador, quando este pretende fazer uma leitura dessa realidade e estabelecer verdades científicas para sua interpretação. Ao partir do método dialético a construção da pesquisa segue os princípios do procedimento para atingir os objetivos frente à complexidade do estudo de caso.

## **1.2 A Compreensão das Dimensões e Escalas de Análise do Espaço-Tempo**

Para tanto, foram elencadas duas dimensões para a análise dos espaços revitalizados ou em vias de revitalização: a **dimensão funcional** e a **dimensão simbólica** e suas relações multiescalares. Assim, essas dimensões podem ser aplicadas, a fim de elucidar sobre realidades semelhantes em escalas diferenciadas, seja do local/global, na escala intraurbana ou ainda nos diferentes gradientes de complexidades interescalares, conforme sintetiza o Quadro 2.

Quadro 2- Dimensões espaciais da análise sobre o processo de revitalização do Porto Velho do RG

<b>DIMENSÕES ESPACIAIS</b>	
<b>FUNCIONAL</b>	<b>SIMBÓLICA</b>
Unidade territorial	Multiplicidade territorial
Local	Local/Global
Atividades lucrativas/recurso	Atividades artificiais/simbólicas; Relações atreladas ou não às atividades econômicas
Valor de troca	Valor de uso
Diferenciação espacial	Unidade espacial
Espaço diferencial, de segregação	Espaço público, de unidade
Fragmentação	Coesão
Atributos políticos/ econômicos	Atributos culturais/direcionados aos usos diversos
Cotidiano programado/alienado	Cotidiano vivido/alienado e/ou não alienado

Fonte: Elaborado por Perla Couto.

Estas dimensões também estão inseridas em uma escala de tempo onde a análise para o estudo de caso, através do processo de formação espacial da cidade do Rio Grande, que antecede o período atual (ciclos econômicos) e coincide com o período de elaboração do projeto de revitalização do Porto Velho (1997 a 2018). Dessa maneira, podemos associar à escala funcional - dentro de uma lógica contemporânea de valorização e venda dos espaços da cidade - a dimensão simbólica que, inserida na lógica local (não disjunta do global) uniformiza os espaços e, neste caso em particular, nas chamadas revitalizações de frentes de água direciona os usos. No entanto, entre as relações entre as ordens distante e próxima a possibilidade do diferencial onde as contradições são traduzidas pelo espaço democrático, da diversidade dos usos e do lúdico, sem relações diretas com a valorização econômica do espaço.

Não obstante, sobre as relações horizontais, locais são fortalecidas “reconstruindo, a partir das ações localmente constituídas, uma base de vida que amplie a coesão da sociedade civil, a serviço do interesse coletivo” (SANTOS, 1997: 227). Tal assertiva reafirma a ideia de que entre a dimensão funcional e simbólica são realizadas em sua concretude no local.

Entretanto, não se pode negligenciar que na escala de tempo esse espaço foi construído, ou seja, foi produto do trabalho. Esta dinâmica espaço-temporal resultou no produto que é a cidade e com ela as diversas formas materiais as quais evidenciam diferentes

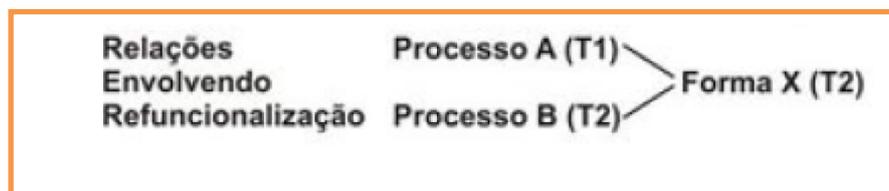
apropriações, usos ao longo do tempo e que estão impressos e que permanecem no espaço urbano.

Sobre a análise da organização espacial, inclusive de uma área intraurbana, suas múltiplas dimensões, e, aliada aos conceitos de convergência e divergência<sup>5</sup> se compactua com Bessa (2007) Fresca (2011) que:

[...] pode ser realizada mediante o uso dos conceitos de convergência e divergência, que possuem poder explicativo para as complexas mudanças que envolvem as transformações da organização espacial. Convergência e divergência são, na interpretação de Bessa (2007), processos que coexistem, constituindo-se ademais em trajetórias que conduzem a resultados distintos, já que decorrentes da dinâmica econômica, política e sociocultural.

As relações entre processo espacial e forma podem associar-se com a análise entre a convergência e divergência, e que segundo Corrêa (2011) enquanto categorias analíticas constituem trajetórias e, por conseguinte, contribuem para revelar o processo de refuncionalização, entre as velhas formas e novos usos. Estas relações que revelam processos distintos entre o processo e a forma, bem como entre modelos de revitalizações (convergência) e a dinâmica do local (divergência) resultam o que aqui chamamos de espaço diferencial. No caso do Porto Velho é evidente o processo de convergência, ao passo que, origina-se de uma mesma situação, ou seja, da forma herdada. Porém, como processo em curso sob a luz da revitalização, o Porto Velho do Rio Grande exprime divergências ao apresentar dinâmica própria.

Figura 4 - Esquema sobre processos que envolvem antigas formas e novos usos.



Fonte: CORRÊA, (2011).

Seguindo o pensamento de Corrêa (2011) a fim de explicar a Figura 4, tem-se que este processo de divergência e convergência também resulta em formas de refuncionalizações. A partir disso, e neste estudo de caso é pertinente contextualizar as categorias de convergência e

<sup>5</sup> Segundo Corrêa (2009), convergência e divergência constituem trajetórias que conduzem a resultados distintos. Convergência origina-se de situações distintas, porém gera resultados semelhantes. A divergência, por outro lado, origina-se de uma mesma situação, culminando, no entanto, em resultados distintos. Estas duas trajetórias são muito importantes, presentes em inúmeros lugares, podendo manifestar-se diacronicamente, uma sucedendo a outra[...]

divergência ao processo de revitalização da área do Porto Velho. O esquema sintetizado na Figura 4 pode ser compreendido a partir da citação de Corrêa (2009):

O processo A, ocorrido no passado, no tempo T1, gerou, naquele momento, a forma X. Esta forma permanece mais tarde, no tempo T2, sob ação do processo B, mas agora com nova função, condizente com o processo B em curso. Está, assim, refuncionalizada. A permanência de formas antigas refuncionalizadas se faz presente em toda parte, na cidade e no campo, em países antigos e novos. (CORRÊA, 2009: 12)

Neste sentido, a paisagem urbana, enquanto categoria de análise geográfica, proporciona a possibilidade de relacionar de maneira complexa, assim como as relações espaciais contemporâneas, as dimensões funcionais e simbólicas. Portanto, sobre o valor funcional e o valor simbólico relacionado às formas, Corrêa (2011) elucida que:

A permanência dessas formas deriva, de um lado, do valor funcional que detêm e, de outro, do valor simbólico a elas atribuído. Substituí-las pode não ser vantajoso economicamente ou criar protestos a favor de formas consideradas como patrimônios. A permanência de formas antigas refuncionalizadas contrapõe-se à obsolescência programada, constituindo-se em oposição à destruição criadora. Isto é particularmente relevante quando se considera a organização espacial, que apresenta formas datadas de momentos distintos, originando uma paisagem poligenética, com formas criadas em diferentes momentos, mas funcionalmente ativas. Santos (1978) utiliza a metáfora da rugosidade, oriunda da geomorfologia, para se referir a essas formas refuncionalizadas. (CORRÊA, 2011: 13)

Cabe enfatizar que, diante da complexidade das formações socioespaciais, as dimensões funcional e simbólica são indissociáveis para os casos de revitalizações urbanas, e que para fins explicativos, a dissociação se faz útil no que tange, eminentemente, aos aspectos teórico e didático. Além disso, a relação entre convergência e divergência contribui para a compreensão dos diferentes caminhos de similaridade e de diferenciação espaciais entre os processos de revitalizações urbanas em diferentes cidades e contextos que apresentam dinâmicas socioespaciais distintas.

### **1.3 Sobre a Metodologia do Estudo de Caso**

O estudo de caso contribui para a temática das revitalizações urbanas ao revelar a sincronia e as dinâmicas de outra ordem, em outras escalas e que é analisada sob a ótica do espaço diferencial. O espaço diferencial emerge como hiato das relações dialéticas entre as ordens próxima e distante, bem como entre os territórios de dominância funcional e simbólica, e que são concretizados, e assim, podem ser analisados pelas relações inscritas no cotidiano através da práxis. Estas relações são enlaces que compreendem os conteúdos estruturais entre os dois eixos aqui analisados: o político-econômico e o da organização e apropriação social

pela práxis através das relações cotidianas. Assim, o método dialético, neste estudo, é o melhor caminho no que tange à metodologia sobre o ponto de vista processual da reprodução espacial pela sociedade e o conjunto de atores.

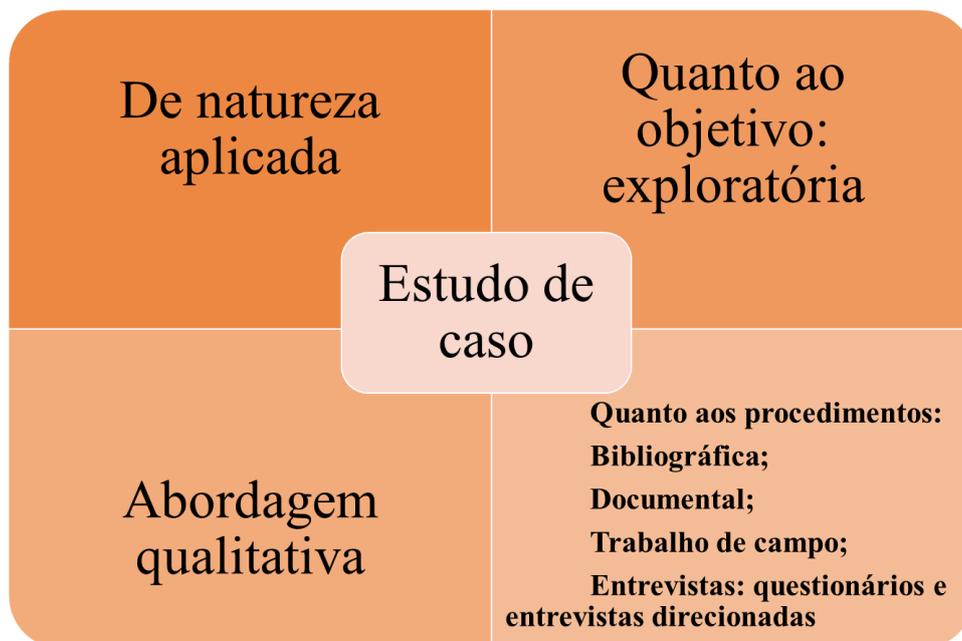
Para tanto, o estudo de caso da presente tese se mostrou eficaz, uma vez que:

No geral, os estudos de caso são a estratégia preferida quando questões “como” e “porquê” estão a ser colocadas, quando o investigador tem pouco controle sobre os acontecimentos, e quando o foco está nos fenômenos contemporâneos dentro do contexto da vida real. (YIN, 2015: 10)

Nesta direção, sobre a temática da revitalização do Porto Velho, o estudo de caso “contribui de forma única para nosso conhecimento de fenômenos individuais” (YIN, 2015: 12). Entretanto, para definir o estudo de caso enquanto metodologia foi necessário estabelecer alguns procedimentos (ver Figura 5) para atingir-se os objetivos almejados, conforme ensinam Yin (2015) e Gil (2008):

- a) Classificação (exploratório);
- b) Planejamento (estudo de caso único);
- c) Coleta de dados;
- d) Análise de dados.

Figura 5- Gráfico explicativo sobre o estudo de caso



Fonte: Elaborado por Perla Couto.

Este estudo de caso possui natureza de caso único crítico baseado na ideia de que:

No estudo de caso instrumental, ao contrário, o interesse no caso deve-se à crença de que ele poderá facilitar a compreensão de algo mais amplo, uma vez que pode servir para fornecer insights sobre um assunto ou para contestar uma generalização amplamente aceita, apresentando um caso que nela não se encaixa. (MAZZOTI, 2006: 641/642)

Seguindo a perspectiva de Yin (2015) e Stake (2000) tem-se que ambas as teorias, estudo de caso exploratório (crítico) e o estudo de caso instrumental, respectivamente, são equivalentes.

Diante disso, a presente pesquisa segue a diretriz metodológica de um estudo de caso e revela que o projeto do Porto Velho contém elementos pertinentes aos modelos de cidade, de forma genérica (político-econômico), todavia, possui o diferencial que é a apropriação social pela práxis (apropriação socioespacial).

#### **1.4 A Pesquisa de Natureza Aplicada**

A pesquisa aplicada está relacionada ao estudo de caso ao analisar a dinâmica socioespacial dos usos e refuncionalizações empreendidas no Porto Velho. Assim, frente ao atual projeto de revitalização e a realidade atual, face aos seus usos e apropriações, se abre à possibilidade de rever quais caminhos foram traçados pelo projeto em contraponto das reais necessidades da população que dele usufrui.

Neste sentido, a pesquisa aplicada “objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais” (SILVA e MENEZES, 2001: 20). Portanto, a presente tese traz a intenção de contribuir com o planejamento eficaz e satisfatório tanto para os gestores quanto aos frequentadores do espaço analisado.

#### **1.5 Pesquisa Exploratória seguida do Método do Estudo de Caso**

Como já foi visto, o estudo de caso é a metodologia utilizada por apresentar possibilidades de estratégias que contribuem para atingir os objetivos traçados devido à complexidade e frente a uma dada realidade. Nesta direção, tem-se de um lado as velhas formas, velhos usos e, em contrapartida, o projeto de revitalização traz consigo a expectativa de que estas velhas formas passem a abrigar novos usos. Estes novos usos representam

diferentes funcionalidades do espaço, e assim emerge a realidade diferencial em relação aos períodos passados, tantos aos áureos tempos do porto até a sua subutilização.

Este tipo de pesquisa tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a construir hipóteses. A grande maioria dessas pesquisas envolve: (a) levantamento bibliográfico; (b) entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; e (c) análise de exemplos que estimulem a compreensão (GIL, 2008: 41).

A análise da formação socioespacial na escala intraurbana é singular, pois revela as relações cotidianas de apropriação da área de estudo pela população usuária do Porto Velho Ainda, nesta direção, dado que este estudo é um caso único e não comparativo e ao trazer exemplos de outros estudos, no contexto do estado da arte, foi essencial sob a finalidade de relacionar as teorias gerais do urbanismo, dos modelos e assim enfatizar o diferencial, as peculiaridades do local. Ainda sobre o estado da arte, cabe enfatizar que a intenção não é esgotar nem tampouco realizar um levantamento com análises profundas sobre outros casos similares de revitalizações em frentes d'água, e sim conduzir o estudo a desvendar evidências do estudo de caso do Porto Velho. A ideia principal, no que tange aos demais trabalhos é analisar de forma análoga diferentes projetos que realizados, concretizados ou não traz a face do planejamento urbano que tende a repetir as formas urbanas, as formas de organização das cidades. Além disso, a tese busca trazer uma realidade e dela as possibilidades de planejar os espaços urbanos e públicos na perspectiva do espaço diferencial e que no caso do Porto Velho se pode citar, por exemplo, que o projeto e a execução da retomada da área de estudo ocorrem:

- a) sem a participação da iniciativa privada;
- b) não havendo infraestruturas com grandes investimentos tem-se a ocupação dos espaços, pela diversidade social no que tange à renda;
- c) constitui-se em um processo lento sobre o quesito da dinâmica urbana.

Quadro 3 - Síntese sobre a metodologia do estudo de caso

Etapa	Atividade	Razão /objetivos
Revisão bibliográfica	Aprofundar as teorias/ levantar outros estudos de caso	Operacionalizar conceitos e variáveis
Revisão e coleta de documentos	Buscar junto aos órgãos competentes e envolvidos no processo de transformação da área de estudo	Conhecer a realidade e a dinâmica própria da área de estudo
Trabalho de campo	Observação/registros de imagens	Aproximação com a realidade posta/ coleta de dados
Entrevistas	Elaboração da entrevista/ realização	Dados sobre elaboração, execução do projeto de retomada do porto. Atores envolvidos.
Questionário	Elaboração / aplicação	Coleta de dados referente aos usuários
Compilação dos dados	Relacionar as propostas políticas – institucionais com a apropriação cotidiana da população frequentadora usuários do local.	Realizar a síntese entre o projetado e a real utilização, considerando os aspectos físicos de infraestruturas forma, função e estrutura em diferentes momentos históricos. Concluir, mesmo que de forma parcial, porque no estudo de caso ocorre baixos investimentos; Quais desdobramentos apresenta o processo em curso. Estes desdobramentos, entre as políticas urbanas e a apropriação coletiva configuram este espaço socialmente (re) produzido, único Desvendar entre os conflitos (projeto institucional e os diversos usos) a função do espaço público para a vida cotidiana. Desvendar a relação entre a dimensão funcional e simbólica em um espaço diferencial.

Fonte: Elaborado por Perla Couto, (2018)

Em suma, o estudo de caso busca elucidar como ocorreu o processo de apropriação e territorialização do Porto Velho, através da análise da sua dinâmica socioespacial.

### 1.6 A Contribuição dos Dados Quantitativos e Qualitativos

Diante do exposto, propõe-se uma metodologia que contempla o levantamento e análise de dados qualitativos e quantitativos, os quais contribuem sobre o estudo de caso diante da complexidade espacial contemporânea analisada sob a luz das dimensões funcional

e simbólica. Dessa forma, ela permite analisar o processo em curso a fim de evidenciar, a partir do estudo de caso da revitalização do Porto Velho, se há significativos nos processos de ocupação do Porto em diferentes períodos de ocupação.

### **1.6.1 Dados primários e secundários**

Ao tratarmos de um estudo sobre a ótica do método dialético não podemos negligenciar a diversidade de elementos contidos no processo, e que dessa forma traz à tona a complexidade da produção do espaço urbano contemporâneo e as relações que envolvem esse processo. Diante disso, a metodologia parte da perspectiva do estudo de caso, de caráter exploratório, posto que nos referimos a um fenômeno contemporâneo, e ao considerar a revitalização como elemento dinamizador, pretende-se relacionar: sua função social, econômica e ambiental, dentro da área proposta e frente a tal processo. Diante disso, fez-se necessário o levantamento de dados qualitativos e quantitativos e análise de dados primários e secundários, tais como:

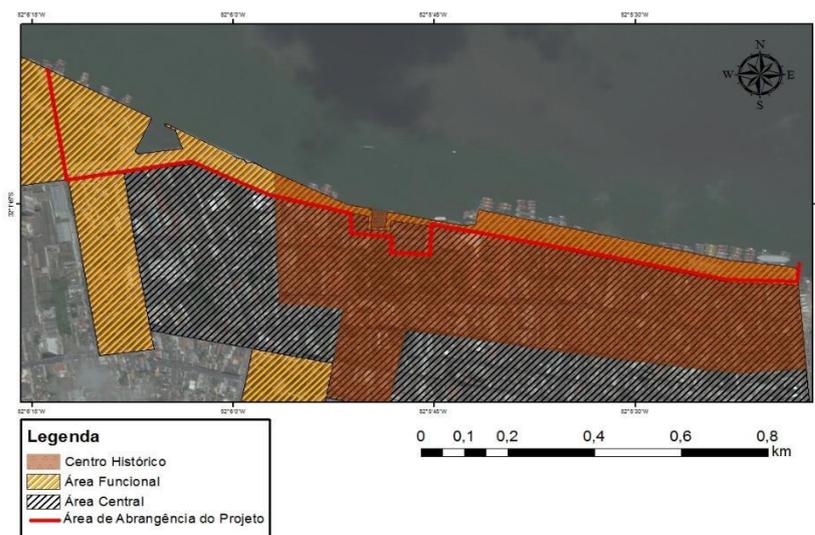
- a) Revisão bibliográfica sobre o tema;
- b) Revisão de documentos referentes ao caso;
- c) Banco de imagens;
- d) Arquivamento de notícias de jornais locais sobre o processo de volta ao cais do Porto Velho;
- e) Observação direta através de trabalhos de campo;
- f) Delimitação da área: definição dos setores censitários e da área funcional;
- g) Identificação dos setores compartimentados e as infraestruturas existentes;
- h) Análise do Plano Diretor da cidade de Rio Grande e do Estatuto da Cidade;
- i) Entrevistas direcionadas aos principais agentes e atores envolvidos;
- j) Levantamento da área por mapeamento QGIS;
- k) Compilação e sistematização dos dados em ambiente computacional/ Análise do projeto de revitalização frente às demandas locais de infraestruturas.

As pesquisas, através de visitas técnicas aos órgãos responsáveis por investimentos em infraestruturas, indicaram que tais processos seguem tendências da ocupação por diversas camadas sociais em detrimento da valorização espacial. Assim, propusemos como metodologia ao planejamento sobre revitalizações, estudos multidisciplinares e detalhados, desde o levantamento dos usos do solo no passado, através de uma série histórica, até aos atuais usos. Com mesmo grau de importância, se consultou os técnicos e

os usuários (*in loco*). A pesquisa avançou com a diretriz de contribuir para avanço tanto econômico quanto dos usos, dentro dos limites e possibilidades não apenas das áreas revitalizadas, mas da cidade enquanto arranjo espacial em conjunto com a área do Porto Velho e centro histórico.

Assim, para compor a análise, utilizou-se dados primários e secundários, desde a compartimentação realizada pelo IBGE dos cinco setores censitários que compreendem a área adjacente e de interface ao cais, e que correspondem a menor unidade territorial com dados extraídos do Censo Demográfico (IBGE). Além disso, observou-se também o zoneamento realizado pela autoridade portuária (SUPRG), que compreende o Porto Velho, Porto Novo e o Superporto. Dessa forma, relacionamos os dados referentes aos três setores que englobam a área de estudo definida pelo projeto de revitalização: setores oeste, central e leste (Figura 1) articulados aos dados coletados pelas diferentes formas de organização da área do Porto Velho (ver Figura 6).

Figura 6 - Figura demonstrativa de onde está inserida a área de revitalização



Elaborado por Ricardo Borges e Perla Couto (2017).

A partir da compartimentação dos três setores no projeto de revitalização, o levantamento dos setores censitários teve a finalidade de levantar dados tais como: população, número de moradias, faixa etária dos ocupantes do entorno da área do Porto Velho, entorno este que compreende o centro histórico onde o Porto se insere. Além disso, o levantamento das tipologias funcionais existentes em cada setor: comércio, indústrias, serviços, residências, contribui para o entendimento das necessidades, diante das novas funções, como o lazer, bem como pelo pretendido desenvolvimento turístico em potencial da área.

O turismo, por sua vez, atividade ligada à economia e também bastante evidente e contida nos projetos de revitalizações urbanas em frentes d'água, pode ser analisado neste contexto através das áreas funcionais turísticas: espaço intraurbano definido e delimitado por fatores tais como: economia, infraestrutura, representação, relações sociais, desenvolvimento espacial, fluxos de informações, mercado imobiliário, diferentes níveis de governança, e questões específicas inerentes para cada localidade, ou seja, os atributos espaciais (HAYLLAR, 2011). No entanto, no estudo de caso do Porto Velho não há atividades especificamente voltadas ao turismo, mas ele possui potencial devido ao fato de apresentar amenidades, tais como a paisagística, ambiental, ao patrimônio histórico, aos esportes náuticos, entre outros exemplos.

Os principais eixos norteadores da metodologia são a pesquisa bibliográfica (pesquisa documental) e o trabalho de campo. Para tanto, o Quadro 4 busca representar os elementos considerados fundamentais para as etapas da revisão bibliográfica e do trabalho de campo.

Quadro 4 - Quadro síntese sobre elementos basilares para a pesquisa seus métodos e técnicas.

Pesquisa bibliográfica/documental	Trabalho de campo	Síntese
Revisão de teorias, conceitos, categorias analíticas.	Observação; Banco de imagens	Articulação entre teoria e prática; Levantamento da área por mapeamento em ambiente computacional pelo programa QGIS.
Revisão de documentos referentes ao caso: projeto de revitalização, Estatuto da Cidade, Plano Diretor. Além de tabelas estatísticas, jornais, revistas, memoriais, documentos oficiais, cartas, mapas, fotografias, vídeos de programas de televisão.	Observação direta através de trabalhos de campo	Compilação e sistematização dos dados em ambiente computacional/ Análise do projeto frente às demandas locais de infraestruturas. Relações entre a teoria e a prática através da compilação de dados bibliográficos, gerados em campo, bem como por observação em campo.
Revisão do processo histórico de formação territorial e urbana.	Entrevistas direcionadas aos principais agentes e atores envolvidos	As entrevistas partiram do objetivo de compreender de que forma, como as ações para intervenção no espaço urbano são planejadas. Além disso, quem são os atores e agentes participantes do processo que gera dinâmica espacial e com isso entende-se o porquê de o espaço apresentar períodos alternados entre maior e menor dinâmica. Utilização de gravador.
Revisão do estado da arte sobre o tema da revitalização em frentes de água.	Questionários aplicados aos frequentadores do cais do Porto Velho	Os questionários contribuíram para o reconhecimento de quem são os frequentadores, bem como os índices de aproveitamento da área de estudo. Questionário único aplicado para 20 entrevistados. Realizados de forma individual com questões de múltipla escolha, respostas semiestruturadas.

Fonte: Perla Couto, (2019)

## 1.7 O Trabalho de Campo: a Intersecção entre a Teoria e a Prática Espacial

A pesquisa de campo traz consigo o potencial como instrumento de análise da dinâmica espacial no tempo presente e que elucida as relações entre teoria e prática. Esta prática que objetiva a dimensão espacial do cotidiano, da práxis, e assim a maior proximidade sobre as relações de usos e apropriações, possibilita o entendimento entre as dimensões funcionais e simbólicas para dada realidade.

Em um primeiro momento, o trabalho de campo foi baseado na técnica da observação assistemática que proporciona ao pesquisador obter contato direto com a realidade estudada e é também:

[...] onde o pesquisador procura recolher e registrar os fatos da realidade sem a utilização de meios técnicos especiais, ou seja, sem planejamento ou controle. Geralmente este tipo de observação é empregado em estudos exploratórios sobre o campo a ser pesquisado. (BONI et al, 2005:71)

Em um segundo momento, houve a aplicação de questionários com o objetivo de realizar o levantamento sobre o perfil socioeconômico, bem como o nível de frequência de usos no local, pelos frequentadores. O questionário, por sua vez, também levantou questões sobre os anseios e as conformidades sobre as infraestruturas da área do Porto Velho. Já as entrevistas foram agendadas antecipadamente e realizadas de forma presencial.

### 1.7.1 Questionários:

Para a realização do questionário foram levantadas as seguintes questões:

Composição por sexo e por faixa etária;

Grau de escolarização, própria e dos pais;

Profissão, própria e dos pais;

Local de origem, de moradia;

Mobilidade urbana: qual o meio de transporte utilizado para o acesso ao local

Qual período do ano de maior frequência ao local

Atrativos: motivos para ir ao cais do Porto Velho (trabalho, lazer, outros)

Avaliação positiva sobre as infraestruturas existentes

Avaliação sobre o que poderia melhorar: infraestruturas e eventos

Grau de conhecimento sobre o projeto de revitalização do poder executivo.

### 1.7. 2 Critérios para a execução e abordagens da aplicação dos questionários

As aplicações dos questionários foram realizadas nos setores Oeste e Central da área de revitalização, visto que no setor Leste até o término da pesquisa se encontra com menor efetividade às novas propostas da revitalização. Os setores Oeste e Central possuem maior frequência de usos em diferentes dias da semana e oferecem atrativos devido ao acesso e às condições paisagísticas que representa o estuário da Lagoa dos Patos, enquanto amenidade física, ambiental e paisagística. Foram realizadas em diferentes horários entre os turnos da manhã e noite e entre os dias úteis de segunda a sexta-feira. No período de coleta, foram realizadas vinte abordagens (amostra) em diferentes dias no período de segunda a sexta-feira e em horário comercial entre as 14h e 19h. Os entrevistados se encontravam em diferentes pontos entre os setores Central e Oeste. Os questionários foram realizados pessoalmente pela pesquisadora e respondidos manualmente no ato da abordagem.

Na seleção dos setores pesquisados foram considerados os seguintes itens: a) *dimensão física*: infraestrutura existente deixado de herança de outros períodos e as implementadas atualmente; b) *dimensão das práticas espaciais*: frequência de usos em diferentes dias e estações do ano; c) *localização* de origem dos frequentadores por bairro; d) *atrativos*: nos diferentes setores o anseio por espaços ou equipamentos para a prática do lazer: os de recreação informal, os voltados à prática esportiva e os destinados a eventos culturais. Estes são alguns elementos que foram observados e considerados na elaboração da tese sobre o ponto de vista dos usos e apropriações pelas diferentes camadas sociais.

### 1.7. 3 Entrevistas

A entrevista é uma metodologia de coleta de dados qualitativos. Neste estudo de caso, utilizou-se essa ferramenta com o objetivo de obter respostas aos pressupostos da pesquisa. As entrevistas foram de grande relevância para o trabalho investigatório, portanto foram elaboradas visando o enfoque no fenômeno do processo socioespacial das relações de usos, ao mesmo tempo, de como ocorriam as relações entre planejamento e gestão para a área da revitalização. Neste contexto, surgiu a necessidade das entrevistas com os envolvidos no processo político-econômico referentes ao projeto de revitalização do Porto Velho. As questões versam sobre as ações realizadas e entre as possibilidades, limites, bem como alternativas e os desafios para a realização do projeto proposto. Neste sentido, as entrevistas são valiosos instrumentos para a coleta de dados qualitativos.

#### 1.7. 4 Entrevistas abertas semiestruturadas

Nas entrevistas semiestruturadas são organizadas em um conjunto de questões (roteiro) sobre o tema que está sendo estudado, mas permite, e às vezes até incentiva, que o entrevistado fale livremente sobre assuntos que vão surgindo como desdobramentos do tema principal. (GERHARDT. et al, 2009: 72)

As entrevistas foram elaboradas de forma individual, partindo do pressuposto de que os entrevistados possuem conhecimento sobre fragmentos da realidade analisada, sobre o estudo de caso. O conhecimento e proximidade com o tema foram os principais critérios para a escolha dos entrevistados, portanto, a abordagem recaiu sobre o domínio de cada entrevistado. Nesta direção foram elencados entre os representantes para as entrevistas os atores que participaram da elaboração até a parcial execução do plano de revitalização do Porto Velho.

Entre os entrevistados estão: o Prefeito em vigência de mandato, o representante da Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento (Supervisor Geral e Secretário Adjunto), representante da Secretaria do Turismo (vice-secretário), representante dos comerciantes do Mercado Público, o arquiteto Raul Macadar, o qual foi quem elaborou o projeto de revitalização do Porto e que levou o projeto a vencedor do concurso nacional sobre áreas históricas. Entende-se que os entrevistados foram suficientes, ao passo que as informações se esgotaram em relação ao conteúdo quando se tornaram repetitivas. Diferentemente dos questionários, as entrevistas foram gravadas e depois transcritas. As questões foram elaboradas e direcionadas a cada setor da administração pública municipal e, por conseguinte, suas funções em relação ao planejamento e gestão da área.

Em síntese, se corrobora com o pensamento de Carlos (1994) sobre a pesquisa de tese: “A compreensão do urbano, que se propõe, deve emergir de uma reflexão dos dados postos pela vida cotidiana a partir da elaboração de um modo de análise urbana”. (CARLOS, 1994: 21)

## 2. DA TEORIA AO ESTUDO DE CASO: AS REVITALIZAÇÕES EM FRENTES D'ÁGUA

Neste capítulo procura-se realizar um panorama, um levantamento, com base em alguns estudos de caso já realizados e às teorias pertinentes ao tema e aos processos de intervenções em frentes de água encontradas pelo mundo. Desse modo, se objetiva obter subsídios por meio desses estudos, bem como dos exemplos dos projetos já executados, ao estudo de caso motivo desta tese. Assim, pretende-se identificar evidências entre os processos já estudados e a ocorrência de tal fenômeno no estudo de caso com enfoque na tipologia das intervenções, as frentes de água<sup>6</sup>. Além disso, trazer ao debate os conceitos pertinentes e que são alvo de conflitos dado suas definições, mas que em realidade contribuem enquanto sua operacionalidade frente ao planejamento, aos projetos programas para a intervenção em áreas, neste estudo, portos em áreas urbanas e antigos centros.

São inúmeros os casos encontrados e estudados sobre a temática das intervenções urbanas em frentes de água, visto que, um grande número de cidades surgiu e se (re) constituiu através da relação com os corpos d'água, sejam elas marítimas, fluviais ou lacustres. Diante do fenômeno das revitalizações urbanas, esta relação se mantém, por isso, o estudo das transformações da cidade e suas frentes de água são um valioso campo de estudo do ponto de vista da dinâmica urbana e das relações cidade – porto em suas diversas temporalidades e funcionalidades. As pesquisas sobre a temática se estendem por diversas áreas do conhecimento, da geografia à economia, sociologia, arquitetura e urbanismo, entre outras que compõem importante corpo teórico e prático. A dinâmica socioespacial mostra uma relação simbiótica entre a cidade, as frentes de água, e, evidentemente, na interface onde encontramos mais explícitas as relações sociais de lazer, ponto de encontro desde a gênese até a atualidade.

Assim, no âmbito do local, e, especificamente, no estudo de caso, são analisadas as ações do cotidiano dinâmico que produzem o espaço diferencial. Porém, a cotidianidade não está desprovida das relações “top down”, as quais visam à questão econômica em primeiro plano em detrimento das condições locais de apropriação. Diante disso, nas intenções da implementação das atividades turísticas tem-se o expoente da relação do espaço e, consequentemente, da e na cidade.

---

<sup>6</sup> As frentes de água podem ser associadas, devido ao seu parcial ou total abandono de atividades, logo dos usos por *friches* urbanas, terrenos baldios, *terrain vague* (MANUEL SOLÀ MORALES, 1996) e ainda em casos de passivos ambientais os denominados *brownfields*, campos marrons. Conceitos estes que indicam subutilização de espaços outrora valorizados por atividades economicamente rentáveis.

[...] as políticas de ordenamento urbano de centros históricos, a recuperação de áreas portuárias, industriais ou ferroviárias obsoletas, criam condições favoráveis para a centralização de funções urbanas modernas e aumentam consideravelmente os atrativos da cidade (BARCELONA, 1992:84 *apud* SÀNCHEZ, 2010: 476).

Estas relações cotidianas contêm a geograficidade do local, que pode ser expressa e interpretada na paisagem. Já as relações cotidianas e locais ao se conectarem ao turismo e aos fluxos, sejam eles movidos pelas atividades de lazer, econômicas, culturais e, acima de tudo, das técnicas e tecnologias da informação, alteram a dinâmica local e com isso as relações referentes à divisão do trabalho. Neste sentido, a frente de água e, conseqüentemente, a cidade ao receber investimentos articulados entre as esferas pública e privada pode alterar a dinâmica urbana, bem como a vida ao nível do local. Por outro lado, para além das relações globais emergem as diferenciações que são resultado de dinâmicas que se distinguem, no caso das revitalizações, pelo contexto em que são projetadas. Para tanto, Moniè (2012) contribui sobre a temática ao contextualizar que as intervenções possuem polifuncionalidades e assim se diferenciam tanto no contexto da sua formação aos resultados obtidos, apesar das reproduções de “métodos e artefatos urbanísticos”. Dessa forma, segundo o autor: “não há linearidade nas operações de *waterfronts* e o mix de atividades e equipamentos adquire com o tempo uma feição mais complexa e diversa (COLLIN, 2003; LEMARCHAND, 2011 *apud*. MONIÈ, 2012: 11)”. O autor traz exemplos de casos que evidenciam os diferentes contextos históricos, tais como:

A refuncionalização das áreas portuárias de Barcelona e Cape Town foi, por sua parte, associada à organização de grandes eventos. Ambas participaram de projetos de transformação urbanística por parte de cidades em busca de visibilidade global em contextos geopolíticos nacionais muito peculiares (redemocratização na Espanha e fim do regime do apartheid na África do Sul). (MONIÈ, 2012: 12)

Nesta direção, sobre a lógica das relações porto-cidade e com o passar do tempo, se observam mudanças nas funções urbanas e de determinadas áreas das cidades e que no caso dos antigos portos são resíduos das inflexões de paradigmas econômicos e tecnológicos.

Em países periféricos, como o Brasil, as instalações portuárias frequentemente atendiam ao duplo objetivo geopolítico e geoeconômico da potência colonial. As cidades portuárias desempenharam uma função central no processo de conquista, controle e defesa dos territórios ultramarinos (DROULERS, 2001). Elas constituíam também o elo privilegiado das interações espaciais de longo alcance geográfico que marcaram a crescente inserção da economia nas redes do capitalismo mercantil. Os primeiros portos brasileiros funcionaram, assim, como portas de entrada dos colonizadores, de milhões de escravos e de bens manufaturados europeus e como pontos de saída das riquezas do país (COCCO; SILVA, 1999; MONIÈ, 2011). As atividades mais diretamente relacionadas ao porto geravam um grande volume de empregos e representavam uma fonte maior de arrecadação para a cidade. As famílias que dominavam o comércio ergueram fortunas e consolidaram seu poder político local. (MONIÈ, 2012: 05)

Ao considerar que fragmentos da cidade assumem uma forma espacial, onde funções urbanas se realizam, então se contata em seu conteúdo pertinentes aos processos sociais, que apresentam características específicas na estrutura urbana. Esta função, no caso do porto, sofre alterações ao transitar por distintos períodos históricos e econômicos que, por sua vez, alteram suas funções de acordo com o tempo e demandas no que tange aos usos os quais também se relacionam com a localização, seja ela central e/ou junto ao centro, ou áreas que passaram a ser consideradas zonas periféricas devido ao grau de degradação. No bojo do debate sobre as revitalizações que contêm as relações para além da questão de localização, por meio da dinâmica espacial e do cotidiano, se encontra o turismo enquanto função urbana e como uma atividade frequente na retomada das frentes de água.

Para realizar estratégias de planejamento bem como estipular a metodologia a ser empregada em diferentes contextos de reestruturações urbanas, traz-se a necessidade de evocar as ideias de (re) utilizar, de (re) organizar ou (re) novar as áreas subutilizadas ou parcialmente utilizadas. Para isso, emergem os conceitos ligados à dinâmica urbana e que de certa forma, apresentam conformidades, porém algumas nuances os diferenciam. As diferenças e similitudes (convergências e divergências, contribuem ao planejamento, ao passo que, contribuem ao entendimento da realidade, entre as possibilidades, os desafios mediados pelos conflitos de diferentes ordens, sejam econômicas, políticas e/ou culturais.

Estes conceitos operativos são frequentes, tanto nos trabalhos acadêmicos quanto nas elaborações de projetos decorrente de políticas urbanas, são eles: revitalização, renovação urbana, requalificação, reabilitação. Sob a ótica das diretrizes político-econômicas, sociais e ambientais é que estes conceitos são retratados na Carta de Lisboa (2005), e no relatório realizado pelo Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL) (2005) e em Guerra et al (2005) e Moura (2006). Seguindo pelo caminho destes conceitos, que serão discutidos a seguir e que são aqui considerados indissociáveis da temática das reestruturações urbanas, a presente tese visa através do conceito da revitalização relacionar o conteúdo do processo de usos nos diferentes períodos históricos presentes no objeto de estudo, o Porto Velho. Cabe destacar que a relação entre a noção do conteúdo espacial dos conceitos supracitados se considera “a revitalização como conceito-mãe que alberga outras noções” (GUERRA et al., 2005: 24). A revitalização como conceito que pode englobar os demais, traz em si o processo, a relação tempo-espço e mesmo admitindo que as diversas problemáticas urbanas implicam em diferentes abordagens e metodologias, tanto teóricas quanto práticas no âmbito do planejamento e gestão. Assim, este conceito, segundo a Carta de Lisboa (2005) “engloba

operações destinadas a relançar a vida económica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade sem ou com identidade e características marcadas”.

Os estudos conceituais advêm, em grande maioria, da Europa o que confere particularidades, no entanto a adaptação à realidade latino-americana e brasileira é fundamental para a realização dos projetos e para a articulação entre teoria e realidade a partir da práxis. A seguir, discutimos os conceitos que, apesar de pré-definidos, possuem diferentes conotações devido às diferentes realidades em que são empregados.

## **2.1 Revitalização Urbana: o Processo e a Estratégia, da Inércia ao Dinamismo**

Nos processos de revitalizações urbanas existe a sinergia entre diversos elementos, tal como a multiplicidade dos atores envolvidos, à diversidade de usos, bem como de usuários das áreas revitalizadas ou em processo de revitalização. Embora na prática nem sempre esta sinergia ocorra, o que se materializa são as fragmentações espaciais associadas à exclusão social, o conceito traz a ideia do coletivo, do espaço público e da diversidade social e dos usos.

Por outro lado, processos globais tenderam a generalização dos espaços e com isso “criaram” espaços homogêneos, do ponto de vista das infraestruturas e usos, refletindo-se na mercantilização de fragmentos dos espaços urbanos. Neste contexto, às revitalizações tornaram-se processos atrativos e lucrativos, além de fazer parte das estratégias de planeamento das cidades e territórios, em diferentes escalas. Neste estudo de caso, o Porto Velho é analisado sob o ponto de vista das relações intraurbanas na cidade do Rio Grande em diferentes tempos e no contexto da atual revitalização e suas potencialidades.

Outra questão relevante é a dimensão experimental dos processos de revitalização. Neste sentido vale argumentar que cada local, cada projeto possui suas peculiaridades o que de certa forma é o que introduz este carácter experimental e

[...] que devem ser os que, partindo das potencialidades do local, lhe dão novas capacidades de desenvolvimento sustentado. Projetos experimentais, e sustentabilidade, são palavras-chave da nova geração de programas de revitalização urbana. (GUERRA et al., 2005: 30)

O conceito de revitalização, no caso do Porto Velho, é empregado não no sentido de trazer “nova vida”, mas sim do processo de fomentar dinâmicas perdidas ou enfraquecidas, bem como as novas. E assim, de médio a longo prazo ao seguir no caminho da intervenção e

com olhar sobre as potencialidades, vitalidades e às amenidades inerentes ao local é que a geografia urbana visa contribuir não apenas ao planejamento, mas ao real potencial de usos e pelo espaço público democrático e da diversidade.

Neste sentido, o conceito de revitalização como guia para as estratégias com o plano que contempla questões do patrimônio enquanto construção social e não apenas enquanto monumento abre o caminho a partir das infraestruturas existentes (da gênese ao presente). Nesta direção se relaciona o processo de revitalização com a dinâmica atual para a prospecção ao plano para as estruturas futuras. Enfim, a revitalização urbana possui o conteúdo espacial ligado ao processo, a oportunidade de mudança e a aceitação da dialética espacial.

## **2.2 Renovação Urbana: a Implosão das Estruturas**

O conceito da renovação possui como chave a ideia de demolição. O ambiente construído é substituído a partir da destruição do que existe pelo novo, com características novas e distintas do que havia. Além disso, do edificado, conseqüentemente, às atividades tais como as econômicas também são substituídas. Este procedimento, bem como a economia são adaptadas às mudanças urbanas.

Segundo Guerra (2005), está contido no conceito de renovação a transformação integral do espaço e acima de tudo as intervenções de larga escala. Sobre as intervenções urbanas se tem conseqüentemente as mudanças estruturais as quais abrangem três dimensões, são elas:

- a) Dimensão morfológica (forma da cidade e da paisagem);
- b) Dimensão funcional (base econômica e das funções a ela associadas que podem desaparecer ou ser substituídas);
- c) Dimensão social (esfera sociológica, geralmente substituição de residentes ou visitantes por outros com níveis de rendimento, instrução e estilos de vida diferentes).

Este processo de renovação é evidente em alguns setores das revitalizações em diversos casos, como o exemplo das áreas revitalizadas que abrigam complexos financeiros (distritos financeiros) que podem ser encontrados no Puerto Madero, em Buenos Aires e Docklands, em Londres, conforme ilustra a Figura 7.

Figura 7 - Imagem: Canary Wharf/ Docklands. Cenário de Renovação urbana.



Fonte: <http://www.viajonarios.com.br/canary-wharf-de-area-portuaria-a-distrito-financeiro-em-londres/>

No caso latino-americano, Puerto Madero é o exemplo mais frequente e discutido entre a temática das revitalizações em frentes de água. O Puerto Madero é gerido pela Corporacion Antiguo Puerto Madero S.A. que apresentou nas bases do concurso realizado em Buenos Aires, a proposta da gestão e renovação e conversão de áreas urbanas. Na Figura 8 se pode observar junto ao sítio histórico as torres erguidas no local no ano 1997. Foi no ano de 1989 que, através da parceria entre o Poder Executivo Nacional e a municipalidade da cidade de Buenos Aires, constituiu-se a “Corporación Antiguo Puerto Madero S.A”. A partir disso o local apresenta a conversão, entre as antigas atividades, da área degradada para a consequente substituição das atividades pretéritas em centro financeiro, centro comercial, político e também residencial e cultural.

Figura 8 - Puerto Madero, Buenos Aires



Fonte: <http://mail.puertomadero.com/linea.php>

De forma geral, por conseguinte, este processo traz consigo outro fenômeno importante às pesquisas sobre o tema que é a gentrificação. Juntamente com as estruturas edificadas, são implodidos os costumes, o perfil dos moradores e frequentadores das áreas sujeitas a este processo. Nestes termos, o sucesso que se propaga com o processo de renovação urbana é de um novo e distinto tecido social e econômico.

### **2.3 Reabilitação: Adaptação e Funcionalidade**

Sobre este conceito tem-se a palavra de ordem que é a habilitação, ou seja, através das novas funções se “re”habilita o espaço urbano. Neste sentido, ao atribuir novas funções para as áreas consideradas degradadas se dá o caráter de resgate através da funcionalidade que, em geral, ocorre por meio da função residencial e de intervenções complementares (GUERRA, 2005).

Na Carta de Lisboa (2005) se encontra a definição do conceito da reabilitação que consiste em:

[...] uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, económicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infraestruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito.

No entanto, o significado do termo está relacionado com a ideia de resgate através da restituição do antigo estado, de regeneração de restauração, bem como de novas infraestruturas. Além disso, possui caráter de reabilitação física, ou seja, dinamizar áreas que se encontram com baixa ou nenhuma atividade o que pode abarcar diversos usos e funções, como o uso residencial e as atividades complementares que dão suporte para quem habita a área.

### **2.4 Requalificação: Valorização Espacial**

A requalificação urbana é, sobretudo, um instrumento para a melhoria das condições urbanas e traz consigo a proposta de melhorar a qualidade de vida. Assim, promove a construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas e com isso a valorização do espaço, inclusive do espaço público. Estas medidas, por sua vez, promovem a dinamização social e econômica tanto nas áreas da intervenção quanto na cidade de forma geral. Além disso, visa a (re) introdução de atributos urbanos, seja, de acessibilidade ou centralidade da área destinada às intervenções, segundo Guerra (2006) a requalificação é “frequentemente

apelidada de uma política de centralidade urbana”. Portanto, as requalificações promovem mudanças do valor da área, aos níveis, que segundo Moura (2006) são de caráter:

- a) Econômico: atividades econômicas com elevado valor financeiro;
- b) Cultural: localização de usos econômicos relacionados com a cultura, e que também compreende o patrimônio histórico e arquitetônico;
- c) Paisagístico e social: produção de espaços públicos com valor de centralidade.

Nestes termos, as requalificações urbanas têm o caráter mobilizador, acelerador e estratégico, e está principalmente voltada para o estabelecimento de novos padrões de organização e utilização dos territórios, e para um melhor desempenho econômico. Neste sentido, pode-se concluir que requalificar áreas em obsolescência e através do desempenho econômico, principalmente se for um processo acelerado, as suas consequências podem possuir caráter segregador. No caso do Brasil, em específico, muitas destas áreas, em obsolescência, são ocupadas pelas populações de baixa renda. Da mesma forma que valoriza as áreas no entorno e assim surge a possibilidade de, além do processo de segregação espacial, ocorrer o de gentrificação urbana.

No entanto, este cenário de requalificação urbana não é constatado no estudo de caso do Porto Velho do Rio Grande. Muito embora a revitalização carregue a ideia de valorização espacial, esse processo pode demandar mudanças no médio e longo prazo, e assim o caso do Porto Velho não evidencia tal processo até o presente momento. Diante disso, visto que este processo conduz a ações estabelecidas por padrões que dinamizam os espaços de forma acelerada, além de não apresentar caráter de alto impacto do que tange à valorização espacial e de seus usos e ocupações, no caso do Porto Velho, não se aplica o conceito de requalificação.

Quadro 5 - Síntese sobre os conceitos e as suas relações espaço-temporais

<b>Conceitos</b>	<b>Dimensão</b>	<b>Níveis de análise</b>	<b>Palavras-chave</b>
Revitalização	Social, econômica, cultural e ambiental	Processual Funcional	Integração Processo Estratégia Funcionalidade
Renovação	Morfológica (estruturas edificadas); Econômica;  Habitacional	Interrupção, descontinuidade; Atividades econômicas de ponta (escritórios, empresas e setores financeiros); Habitação de alto status econômico.	Implosão das formas e funções
Reabilitação	Econômica; Habitacional	Processual Funcional	Adaptação Funcionalidade
Requalificação	Social  Econômica	Valorização do espaço público; Qualidade de vida; Recuperação de infraestruturas e equipamentos.	Valorização espacial  Dinamização

Fonte: Elaborado por Perla Couto.

Entretanto, se pode concluir que os conceitos possuem em comum a palavra de ordem: intervenção. O emprego de determinados conceitos dependerá da realidade analisada, do contexto em que está inserido. Neste sentido, a contribuição está na metodologia (projeto e execução) que vai ser orientada pela natureza do projeto e seus objetivos para a intervenção, seja para fins de moradia, lazer, turismo, ou por outros usos ou atividades a serem considerados. Diante do exposto, pode-se concluir que os conceitos possuem caráter de modelos para estratégias que norteiam as intervenções urbanas a partir do cenário de chegada (recursos), dos objetivos e assim são definidas as metas ao planejamento e a ação.

Encontramos ainda com a interface dessas áreas um potencial inestimável frente às atividades contemporâneas e presentes nas frentes de água pelo mundo. As atividades de lazer, de projetos que se voltam para as frentes de água posto que em outros momentos, em períodos de estagnação econômica, a cidade encontrava-se de costas para essas áreas obsoletas, com ausência ou carência de funções dentro do espaço urbano.

## 2.5 Vazios Urbanos

As pesquisas apontam um grande número de casos devido ao valor paisagístico e às infraestruturas pré-existentes nas antigas áreas portuárias. As áreas consideradas em obsolescência, em muitos casos também se enquadram no conceito de “vazio urbano”.

No processo histórico e frente a estudos prévios tem-se que os vazios urbanos possuem diferentes terminologias, como também variações nos significados. As frentes de água podem ser associadas, devido ao seu parcial ou total abandono de atividades, logo dos usos por *friches* urbanas, terrenos baldios, *terrain vague*, conforme Manuel Solà Morales (1996); Couto (2014), e ainda em casos de passivos ambientais, os denominados *brownfields*, segundo Vasques (2006), os campos marrons. Os conceitos de vazios urbanos, que indicam subutilização de espaços outrora valorizados por atividades economicamente rentáveis, mas que em muitos casos não se encontram “vazios” em sua totalidade e sim de usos que se relacionem às atividades pretéritas ou então desprovidas de atividades geradoras de lucro. Ao relacionar o vazio urbano ao vazio social, segundo Couto (2014:25) “o espaço urbano é humano, no sentido da produção e da reprodução desse mesmo espaço, ou ainda da ação humana através do trabalho e da técnica”, ou seja, o mesmo espaço pode representar ascensão e declínio econômico em diferentes espaço-tempo e intensidade, bem como diversidade dos usos. Nestes termos, corroboramos com Lefebvre,

Se há uma produção da cidade, e de relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas. (LEFEBVRE, 1991: 52)

É pertinente trazer para discussão a noção do conceito de vazios urbanos, ao passo que, grande parte destes espaços é alvo das revitalizações, das intervenções urbanas. Estes espaços surgem pelo processo de ascensão e declínio de áreas urbanas que outrora possuíam algum valor, econômico e/ou cultural, ou que ainda representam qualquer ausência de usos, seja parcial ou total. Diante disso, os vazios urbanos podem ser considerados como “área ociosa”, “remanescente” ou “residual urbano”. Neste sentido, os termos indicam vazios tanto de usos quanto de infraestruturas, ou seja, de caráter físico, bem como a ausência de ambos os fatores, conforme sintetiza o Quadro 6.

Quadro 6 – Quadro-síntese sobre Vazios Urbanos

<b>VAZIO DE USO</b>	<b>REMANESCENTE URBANO</b>	espaço abandonado antigo uso hoje inexistente	descontinuidades e rupturas remanescente de reconfigurações urbanas espaço em mutação	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ antigas áreas portuárias</li> <li>▪ antigas áreas industriais</li> <li>▪ antigas áreas ferroviárias</li> <li>▪ antigas áreas de rodovias</li> <li>▪ antigas áreas de mineração</li> <li>▪ edifícios abandonados (imóveis vazios)</li> </ul>
<b>VAZIO FÍSICO</b>	<b>ÁREA OCIOSA</b>	espaço subutilizado "em compasso de espera"	elemento físico (com possível medição) associado a elevada quantidade de terras	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ espaços não parcelados (glebas) frutos da especulação imobiliária</li> <li>▪ loteamentos não ocupados</li> </ul>
<b>VAZIO FÍSICO E DE USO</b>	<b>ESPAÇO RESIDUAL</b>	espaço intersticial "sobras"	espaço desocupado ou subutilizado <i>terrain vague</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ orlas rodoviárias</li> <li>▪ orlas ferroviárias</li> <li>▪ espaços de servidão de linhas de alta tensão</li> <li>▪ orlas de rios</li> <li>▪ áreas junto a viadutos</li> <li>▪ miolos de quadras</li> </ul>

Fonte: DITTMAR, 2006, p: 92.

Portanto, vazios urbanos são espaços resultantes das mudanças econômicas e de processos produtivos aliados a mudanças tecnológicas e que, por sua vez, deixam de herança espaços obsoletos e que se tornam oportunos para diversos fins. Assim, a ausência de usos proporciona que, principalmente sob o olhar dos agentes sociais que são os protagonistas na produção e reprodução do espaço urbano, estes espaços também sejam protagonistas de exclusão e/ou segregação socioespacial. Os agentes, segundo Corrêa (1995) são:

- a) Os proprietários dos meios de produção
- b) Os proprietários fundiários;
- c) Os promotores imobiliários;
- d) O Estado;
- e) Os grupos sociais excluídos.

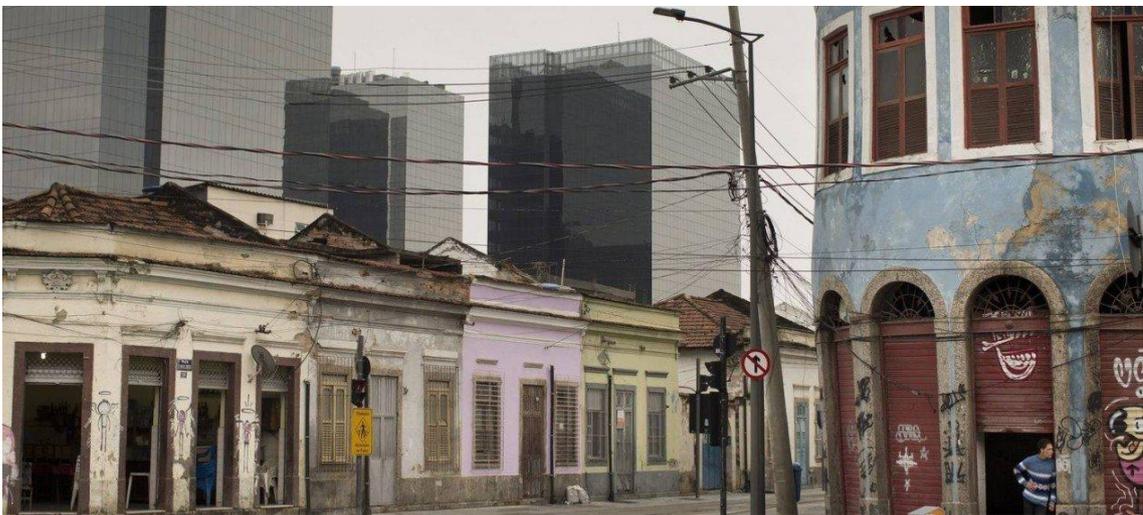
Os vazios urbanos são espaços cobiçados sob a perspectiva dos diferentes agentes, principalmente os que possuem por objetivo a valorização de áreas urbanas. Estas áreas são alvo de especulação imobiliária e da terra urbana e em consequência disso, em muitos casos,

tem-se a transformação da cidade em mercadoria. Sobre as áreas portuárias e o ponto de vista mercadológico, Del Rio (2002) afirma que:

[...] a transposição dos impedimentos, geram importantes oportunidades para o desenvolvimento urbano, para novas funções e inversões imobiliárias, indo ao encontro do novo planejamento estratégico, dos modelos de oportunidade e das operações de revitalização urbana. Coroados com novas visibilidades e acessos à frente de água, esses investimentos – públicos e privados – assumem grande poder de atração, lucram com seu poder multiplicador e tendem a se valorizar cada vez mais. (DEL RIO, 2001: s/nº)

Em contrapartida, na perspectiva dos usos e no caso da problemática da moradia e frente ao déficit da habitação para grupos sociais excluídos, das áreas abandonadas se tornam refúgio para inúmeras famílias. As áreas portuárias geralmente possuem poucas edificações próprias para a moradia, mas que são adaptadas pelos grupos sociais excluídos. A questão da moradia nestas áreas não é efetiva quanto à ocupação pelo turismo e comércio, mas ao valorizar o entorno, a problemática surge tornando-se de fundamental importância e atenção por parte dos planejadores urbanos, conforme ilustra a Figura 9.

Figura 9 - No antigo bairro portuário de Santo Cristo, na cidade do Rio de Janeiro (RJ), imóveis mal conservados têm como vizinhos prédios novos que estão com baixa ocupação.



Fonte: Márcia Foletto / Agência O Globo, 2017. <http://memoria801.blogspot.com/2017/06/sem-repasses-desde-janeiro.html>

Figura 10 - Imóveis identificados para o Plano de Habitação de Interesse Social do Porto



(PHIS Porto) realizado pelo Observatório das Metrôpoles do Rio de Janeiro.

Fonte: Observatório das Metrôpoles/RJ. <https://observasp.wordpress.com/2015/07/06/producao-de-his-no-porto-maravilha-quantas-moradias-onde-e-para-quem/>

## 2.6 Noções Gerais entre Escalas e Processos e as Frentes de Água

Partimos da atribuição e devida importância às frentes de água para as cidades costeiras, bem como à região a qual pertencem, e os processos previstos e contidos nos projetos de revitalizações, sejam eles com investimentos públicos e/ou privados com ênfase em espaços públicos de usos coletivos. Com isso, as análises de estudos de casos contribuem para a temática ao evidenciarem os conflitos socioespaciais, como já mencionado, os de ordem política, econômica e ambiental, os quais trazem à tona os diversos interesses e também as negligências dos agentes produtores do espaço urbano.

Diante dessa problemática, destacamos e propomos a análise frente à integração entre a diversidade de usos, de agentes, e a partir deles as formas de apropriação possíveis através do cotidiano. O engajamento dos diversos atores e agentes envolvidos na produção do espaço, como possibilidade ao planejamento de espaços públicos de uso comum determinará, por meio da ação conjunta o rearranjo espacial e, por conseguinte, o que determinará os usos pela diversidade de frequentadores, em específico aqui no presente estudo.

Com a valorização e o grande potencial contidos em frentes de água, devido às inúmeras possibilidades de usos, não podemos negligenciar uma análise crítica diante dos casos estudados que, em sua maioria, principalmente em grandes cidades, priorizam a

especulação imobiliária e a segregação espacial por meio da execução e domínio da iniciativa privada em primazia ao público<sup>7</sup>.

No que tange ao processo histórico, é possível constatar que foi na América do Norte e Europa, no contexto do pós-guerra, que esses processos adquiriram destaque e importância. Neste período, houve a necessidade de reestruturar tais espaços diante das perdas totais ou parciais das estruturas encontradas por diversos países europeus em conjunto com uma inflexão nos processos produtivos e com isso da divisão internacional do trabalho. Já na América Latina e América do Sul o processo é contemporâneo margeando os anos de 1970, com destaque para as revitalizações dos centros históricos em nome do patrimônio arquitetônico e cultural.

Nos casos específicos das frentes de água, comumente encontramos conflitos que abarcam questões urbanas em conjunto de fatores ambientais. Além disso, a mediação entre a valorização especulativa do solo urbano com a pouca participação da população local e a abertura, na maioria dos casos, às atividades turísticas representa uma tendência contemporânea de lucrar em nome dos atributos paisagísticos, em consonância com a história e ao patrimônio artístico e cultural.—Sobre essa retomada de áreas desvalorizadas e a reabilitação de espaços urbanos obsoletos, sobre o ponto de vista da gentrificação, é que aqui a denominamos como gentrificação generalizada:

Agora são mais que edifícios e habitações reformados e reabilitados, a gentrificação se manifesta nos equipamentos de serviços, comércio, lazer e cultura, produzindo paisagens e espaços urbanos que podem ser consumidos como fala Smith no trecho abaixo: “A gentrificação produz agora paisagens urbanas que as classes médias e médias altas podem consumir... e que contribuem para a formação de identidades de classe através de um espectro de classes significativo, ainda que de maneiras muito diferenciadas” (SMITH in BIDOU-ZACHARIASEN, 2006:73).

Nos casos de cidades litorâneas, a importância econômica com as atividades portuárias e de transporte de mercadorias e pessoas propiciou, em muitos casos, o desenvolvimento econômico aliado às atividades industriais que eram atraídas pela questão estratégica de escoamento das mercadorias. Segundo Branco (1998), ao partirmos da perspectiva territorial, são quatro as causas que promoveram o “esvaziamento”, a degradação das áreas onde

---

<sup>7</sup> Público aqui entendido como local do encontro, de relações sociais. O espaço público é aquele de uso comum e posse de todos. Nestes locais desenvolvemos atividades coletivas, como o convívio de diversos grupos que chamamos de sociedade urbana. Existem (pelo menos) dois tipos de espaços públicos: os espaços públicos livres (em que é pleno o direito de ir e vir) definidos de circulação (ruas e avenidas), e os espaços de lazer e conservação (praças, praias e parques). Mesmo admitindo-se que o Estado, como agente produtor do espaço, se posicione, muitas vezes, como uma empresa.

encontramos as frentes de água: a) transformações nas atividades portuárias; b) a relocação da indústria; c) o envelhecimento do tecido urbano; d) as alterações nas infraestruturas viárias.

Segundo o referido autor, as causas vistas isoladamente podem desencadear consequências negativas, e se analisadas em conjunto há o agravamento refletido nos conflitos espaciais que podem extravasar da escala local. No caso das frentes de água, as transformações tecnológicas e de logística das atividades portuárias se destacam como desencadeadoras de espaços obsoletos perante a nova lógica de produção e transporte.

Dessa forma, as cidades costeiras passam por transformações, que devemos considerar pelo viés da dialética da cidade onde os corpos d'água foram e ainda são fundamentais para a construção e desenvolvimento das cidades e da cultura que, de certa forma, os mantém como elemento identitário das cidades localizadas em áreas costeiras. Repensar a organização desses espaços também significa repensar a cidade, pois geralmente as frentes d'água são as matrizes culturais, ou seja, a gênese da urbanização, a válvula propulsora das atividades não só econômicas, mas principalmente da relação simbiótica com a sociedade.

Nesse sentido, é pertinente a reflexão sobre tais projetos urbanos, e, em espaços públicos no viés da “forma-mercadoria”, e que aprofundaremos no tópico específico sobre a gentrificação:

O que exatamente pode e o que não pode ser produzido como mercadoria varia de acordo com os estágios históricos específicos do capitalismo, mas a produção direta de valores de uso necessariamente inclui a infraestrutura urbana e espacial – o ambiente construído – [...] A parte dos produtos que não pôde ser mercadorizada é produzida diretamente como valor de uso, sob a intervenção direta do Estado (DEÁK, 2004:30).

Do ponto de vista da cidade-mercadoria, podemos acrescentar que realizar projetos que contemplem os diferentes usos por diversas classes sociais são um desafio e um compromisso, frente ao potencial para com a história das cidades e dos habitantes que são fruto dos processos de produção e reprodução do espaço geográfico.

Diante dos fatos, a tese problematiza sobre as questões contemporâneas de retomada das frentes de água na perspectiva do valor e uso dos espaços, até então obsoletos (total ou parcial), o que pode ser constatado nos demais casos já vistos.

Nesta direção, a problematização se dá através do estudo de caso da cidade do Rio Grande/RS, através de conceitos na escala do local, mas que não exclui as tendências globais expressas nos processos de retomada de áreas urbanas obsoletas, é importante trazer à discussão sobre os processos e às particularidades e/ou diferenciações (convergências e divergências) contidas no estudo de caso. Neste sentido, seja na articulação das políticas

públicas, nos investimentos, bem como na execução dos projetos e seus resultados emerge as possibilidades e os desafios do planejamento urbano sob a ótica do local.

Dessa forma, chegamos ao plano do real (local) através do estudo de caso do Porto Velho da cidade do Rio Grande, a fim de desvendar as amarras que engendram os processos globais (convergências) de valorização por meio da retomada de áreas da cidade consideradas marginalizadas e, em contraponto, a retomada destas áreas pela sociedade civil e sem fins lucrativos (divergências).

Assim, o trabalho foi traçado pela visão crítica da geografia sobre a dinâmica urbana e de como as diferentes formas de apropriação resultarão em espaços coletivos ou a particularização. Neste contexto, a cidade do Rio Grande – longe de conter características metropolitanas - apresenta o processo de revitalização como movimento lento, porém com a apropriação pela diversidade da população, da valorização dos usos coletivos. Embora o projeto de revitalização apresente, de certa forma, tendência aos modelos arquitetônicos das revitalizações urbanas, ao mesmo tempo traz em seu conteúdo a realidade local. Neste caso, o processo homogêneo de planejamento, evidenciado pelos modelos de gestão urbana, independentemente da escala de análise procede em diversas cidades, mas não é regra e neste estudo emergem as diferenciações. Sobre as revitalizações, entre os modelos e a realidade do local, e com base na literatura temos que:

Embora se apresentem como baseados em “procedimentos que respeitem as características locais”, os planos e programas das chamadas “cidades com projeto” (BORJA; CASTELLS, 1997, p. 144) vêm se repetindo sempre, cidade após cidade. A análise de seus conteúdos e orientação evidencia uma nítida sobreposição: um recorrente atendimento a um receituário externo com escassas ou ausentes âncoras em projetos de base regional. Por seu turno, esse receituário em alguns casos apresentados literalmente como “decálogo para gestores do desenvolvimento urbano”, procura se legitimar apresentando uma leitura da problemática e das potencialidades das cidades, associadas à dispersão geográfica da produção e à concentração das funções de comando e inovação nos centros urbanos (SÀNCHEZ, 2010:60).

Ainda sob a ótica entre a revitalização e as velhas formas e na medida em que o processo se generaliza, para elucidar tal ideia e sobre a paisagem e a relação espaço – temporal e seus usos, Santos (1994:77) esclarece: “[...] são poucas as funções capazes de criar novas formas, e é por isso mais comum o uso das preexistentes por meio de uma readaptação”.

Encontramos ainda com a interface dessas áreas um potencial inestimável frente às atividades contemporâneas de lazer, de projetos que se voltam para as frentes de água posto que em outros momentos, em períodos de estagnação econômica, a cidade encontrava-se de

costas para essas áreas obsoletas, com ausência ou carência de funções dentro do espaço urbano. Para contextualizar as transformações atuais com o processo histórico, no que tange às atividades portuárias e sua importância, o Quadro 7 mostra-se elucidativo.

Quadro 7 - A relação cidade – porto em períodos distintos

<b>Relação com a interface</b>	<b>Período</b>	<b>Caracterização</b>
Cidade - porto	Da idade medieval ao século XIX	União funcional e espacial entre cidade e porto.
Expansão da cidade	Do século XIX ao início do XX	Rápido crescimento comercial e industrial do porto para além dos limites da cidade.
Cidade porto industrial e moderna.	Meados do século XX.	Crescimento industrial, principalmente das refinarias de petróleo, e introdução dos contêineres e implicam separação entre cidade e porto.
Afastamento do porto	Dos anos de 1960 até os anos 1980	Inovações tecnológicas em termos de atividades marítimas que aumentam a separação entre a cidade e o porto.
Redesenvolvimento da frente de água.	De 1980 aos anos 1990.	Porto moderno ocupa grandes extensões de terrenos. Regeneração urbana da primitiva relação cidade frente de água.
Revalorizações das estruturas portuárias primitivas. Resgate das velhas formas regidas por “novas” funções.	De 1990 a 2010	Avanço, intensificações nos processos de revitalizações em áreas obsoletas e/ ou degradadas. Inúmeros casos encontrados pelo mundo. Retorno as áreas portuárias obsoletas sobre nova ótica de valorizações com funções distintas das fases anteriores. Turismo, lazer, hotelaria, valorização paisagística. Novas funções urbanas.

Fonte: HOYLE B. S., PINDER, D. A. e HUSAIN, M. S. *Revitalising the waterfront*. London: Belhaven Press, 1988. Reelaboração, tradução e atualização por Perla Couto, 2017.

## **2.7 O que as Cidades que Abrigam Antigas Estruturas Portuárias têm em comum? O Porto Velho da Cidade do Rio Grande das Convergências às Divergências**

Neste tópico abordaremos uma das dimensões espaciais que é a organização espacial refuncionalizada, conforme Corrêa (2012), o que denominamos de chamamos revitalização urbana. Nesta dimensão existem diversas implicações entre os níveis teóricos e o prático. As implicações, por sua vez, podem partir desde o planejamento (relações entre atores/planejadores) e a execução dos projetos (agentes públicos e privados). A partir destas relações, em conjunto com o espaço herdado (espaços residuais) e os remanescentes urbanos (potenciais de usos), procura-se analisar o espaço urbano atual através das relações de convergência e divergência:

A natureza dos novos usos é de natureza social que pode por um lado elitizar, converter áreas degradadas e/ou subutilizadas a locais gentrificados ou, por outro lado, transformar a área em espaço coletivo de múltiplas funções e frequentado por diferentes estratos sociais. Neste sentido, no que tange às formas, segundo (CORRÊA, 2012: 12) “A permanência dessas formas deriva, de um lado, do valor funcional que detêm e, de outro, do valor simbólico a elas atribuído”.

Para contextualizarmos com o processo geral, elencamos alguns fatores que nos levam à análise em escala global, onde os projetos possuem alguma similitude. Cabe estabelecer a priori que o trabalho se limita a abordar as revitalizações com foco nas áreas portuárias. Dentre eles, encontramos nos remanescentes urbanos e espaços residuais convergências, tais como:

- a) Vastas áreas ociosas (parcial/total);
- b) Potencialidades para funções urbanas e coletivas;
- c) Infraestruturas pré-existentes e com alto potencial de reaproveitamento;
- d) Patrimônio histórico e cultural;
- e) Atributos paisagísticos muitas vezes associados à qualidade de vida;
- f) Área urbana central, onde aglutina atividades de comércio e lazer, bem como elementos representativos do patrimônio histórico e cultural dos antigos centros urbanos que se localizam próximos aos antigos portos. (Antigos núcleos urbanos)

Ainda sobre algumas características do processo geral, nos casos de áreas portuárias e que também pode se considerar processos de convergência para o surgimento das intervenções nas áreas portuárias, encontramos em López:

“La falta de utilización de algunas instalaciones portuarias provoca la aparición de zonas abandonadas, que resultan especialmente perceptibles y evidentes en los bordes portuarios em contacto con la ciudad. Las principales causas para la aparición de estas zonas abandonadas suelen ser: La insuficiencia de calado en los muelles de atraque y en las dársenas. La escasez de superficies de agua para acceso y maniobra de los buques; La inadecuación de las superficies terrestres para el desarrollo de determinados tráficos. La pérdida de tráficos portuarios (LÓPEZ, 2004: 12).

Assim, compactuamos com López (2004) ao observarmos a ocorrência de fatores que culminam com o processo de realocação das atividades portuárias e que vão dar lugar às novas formas e usos dos espaços subutilizados. São fatos comuns, que a maioria das cidades com antigas áreas portuárias apresenta em seus espaços urbanos zonas subutilizadas.

Em contrapartida, devido aos atributos socioespaciais, eis que surgem os conflitos diante dos diversos interesses, entre os diferentes atores envolvidos nos projetos destinados para estas áreas. Além dos atores, grupos ou indivíduos provenientes da sociedade civil que frequentam e/ou desenvolvem determinadas atividades com baixa atribuição de valor, como a pesca artesanal e o transporte de pequenas embarcações, possuem pouca visibilidade no que se refere à participação popular, quando ocorre é através dos movimentos sociais organizados. De forma geral, a participação popular tem menor destaque e influência no planejamento quando este possui interesses especulativos sobre as edificações e uso do solo.

Ao abordar sobre os interesses diversos é de suma importância destacar os conflitos inerentes ao Planejamento Estratégico<sup>8</sup>, ao passo que tal instrumento possui como premissa: ampla atuação dos atores envolvidos e que inclui a participação popular pouco efetiva:

Ora, se os consultores trazem ideias, planos prontos e projetos acabados para que os cidadãos apenas os aprovem e, além disso, tenham suas “energias estimuladas” para a direção a qual se quer chegar, de que tipo de participação se está falando? (SILVA, 2012: 284).

Seguimos na linha de pensamento e corroboramos com o autor ao destacar, a partir de suas pesquisas referentes às críticas com maior frequência a esse modelo de planejamento e que, segundo Silva (2012), culmina com a alusão à obra “Cidade do pensamento único” de autoria de Carlos Vainer, Otília Arantes e Ermínia Maricato (SILVA, 2012). Nesse sentido, concordamos que, através dos modelos do planejamento pelos quais não se adequam às diversas realidades, bem como às diferentes escalas de análise. Segundo o mesmo autor, sobre as críticas frequentes aos planos estratégicos (SILVA, 2012:46-47):

---

<sup>8</sup> Segundo Vainer (2000:76), o Planejamento Estratégico é inspirado em conceitos e técnicas oriundos do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na Harvard Business School. O planejamento estratégico, segundo seus defensores, deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem as cidades submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas.

a) o modelo foi exportado de países europeus e dos Estados Unidos, sem se levar em consideração o contexto em que seria implementado;

b) os planos estratégicos não se preocupavam em verdade com a participação da população, antes, construía na população os anseios do que se queria fazer, valendo-se do marketing urbano;

c) apesar de uma roupagem de abrangência de toda a cidade, grande parte das obras realizadas concentrou-se em área já enobrecidas, excluindo áreas que precisavam de investimentos e cuidados maiores;

d) na prática, os planos não mudaram muito as condições sociais dos mais necessitados, sendo, contudo, mais importantes para a dinamização da economia, favorecendo sobremaneira a elite local.

Dessa forma, os diversos interesses geram conflitos por vezes explícitos e outros não, permanecem velados como, por exemplo, o uso e apropriação do espaço público pela iniciativa privada em detrimento dos usos coletivos e gratuitos por diversas classes sociais. Enfim, o conflito surge mediante a apropriação por diversos interesses de valores distintos, ou seja, parte do processo de formação socioespacial e que resultará em diferenciação ao tratarmos de locais com formações sociais distintas, embora não possamos negligenciar o processo geral/global que impõe certa homogeneidade, e um bom exemplo são as revitalizações em frentes d'água.

Assim, outros elementos contribuem ao entendimento do processo, destacando-se a gentrificação. É neste contexto que encontramos o conflito, ou seja, áreas passíveis de serem valorizadas, elitizadas e a “mercê” do processo de gentrificação: “mudança social e a paisagem cultural da cidade associada a uma geografia econômica em plena mudança” (SMITH in BIDOU-ZACHARIASEN, 2006:63). Diante desta assertiva, podemos refletir sobre o espaço com seu dinamismo e alvo do processo de valorização, que, por conseguinte, aglutina espaços urbanos subutilizados e os elitiza com os mais diferentes atributos: para a moradia, como na gênese do conceito, mas na contemporaneidade sob diversas facetas, sejam elas quais forem, desde que valorize áreas até então obsoletas.

Dessa forma, os centros históricos, independentemente das cidades onde estão localizados na hierarquia urbana, passam a contribuir para o processo de valorização em nome do patrimônio. Em Zolini, (2007:26): “[...] talvez a revitalização alcance uma alternativa à gentrificação, se esta não for encarada como um fim e sim como parte de um processo amplo de revalorização cultural, que venham a incluir as relações imateriais no espaço imbricado.”

Ainda em Zolini (2007):

O problema financeiro é um dos fatores que possibilita, apesar de muitos esforços, que o patrimônio urbano seja submetido a uma vontade mercadológica como se fosse produto a ser vendido ou exposto. Outro fator é a multiplicidade de características que esse patrimônio apresenta ao ser identificado nos vários cenários culturais do mundo (CHOAY, 2000 *apud* ZOLINI, 2007:27).

Diante deste processo que é ao mesmo tempo universal e particular, fica evidente a importância das análises espaço-temporais, peculiares a cada produção do espaço urbano. Assim, torna-se possível captar experiências positivas e negativas de políticas e de gestão desses espaços em processos de revitalização, partindo-se de alguns outros exemplos de espaços públicos já revitalizados. Mesmo que cada projeto possua características singulares, há um processo maior que ocorre de maneira homogeneizadora por todo o mundo: projetos de revitalizações urbanas materializadas nas reestruturações urbanas. Entretanto, é no local e pela práxis que a cidade é realizada e assim compactuamos com Calos (2007) sobre o fato que,

[...] o lugar guarda em si e não fora dele o seu significado e as dimensões do movimento da vida, possível de ser apreendido pela memória, através dos sentidos e do corpo. O lugar se produz na articulação contraditória entre o mundial que se anuncia e a especificidade histórica do particular. Deste modo o lugar se apresentaria como ponto de articulação entre a mundialidade em constituição e o local enquanto especificidade concreta, enquanto momento. (CARLOS, 2007: 9)

Nesta direção, é na análise do estudo de caso que se encontra as divergências, ou seja, os aspectos que se diferem diante dos modelos. Nesta tese, as particularidades locais são consideradas fundamentais ao “produto” do espaço revitalizado. Para tanto, a ação da sociedade civil como atuante tanto no planejamento quanto ao frequentar (apropriação e seus usos) dão fundamento à passagem do espaço subutilizado ao espaço vivido.

Nestes termos, o Porto Velho do Rio Grande traz consigo diferenciais (divergências) tanto no processo histórico, quanto devido à localização geográfica (extremo sul do Rio Grande do Sul). As relações socioespaciais desde a gênese aos dias atuais conferem à cidade e à região diferenciais que podem ser constatados, pelos ciclos econômicos e seus resquícios que estão presentes nas formas urbanas, e que indicam usos e apropriações em diferentes tempos. Outrossim, os ciclos econômicos indicam relações de ordem distante (período militar, comercial e industrial e as atividades portuárias) e as relações de ordem próxima relatadas através das formas e que expressam a cotidianidade e com isso a aproximação entre as dimensões funcionais e simbólicas.

Figura 11 - Imagens do cais do Porto Velho: séc. XIX



Fonte: Fototeca Municipal Ricardo Giovanini, (2018)

Figura 12 - Imagem. Cais do Porto Velho: séc. XIX.



Fonte: Jorgito Santos, (2016)

As relações envolvendo convergência verificam-se quando processos distintos convergem para formas funcionalmente semelhantes ou caracterizadas pelo mesmo arranjo espacial. (CORRÊA, 2016: 130)

A divergência, por outro lado, significa que um mesmo processo pode gerar formas distintas. Esta divergência parece ser mais frequente do que a convergência. Um exemplo de divergência aparece ao se constatar que o processo de industrialização manifesta-se diferentemente em diversos locais. (CORRÊA, 2016: 130)

Em termos metodológicos, a relação entre os processos de convergência, divergência e as intervenções urbanas, podem contribuir para a realização do diagnóstico sobre os projetos universais de cidade e de fragmentos dela, como o caso das revitalizações e as divergências sobre o olhar na escala local onde se extrai as particularidades, bem como os potenciais de usos. Para tanto, a consulta da população local, sociedade civil em geral (frequentadores, trabalhadores dos locais alvo, os comerciantes) podem contribuir com os projetos e que em media e longo prazo garantir os benefícios e a duração dos processos. Este método de planejamento de áreas pode garantir a efetivação de novos usos, novas funções mesmo que para isso se inclua revisões sistêmicas, visto que a dinâmica urbana, e as metamorfoses espaciais são inerentes aos processos espaciais que são inerentes à dialética. Nesta perspectiva, propomos o planejamento que se releve a partir de planos gerais e locais (diferentes escalas e suas influências), os diferentes atores envolvidos, os valores simbólicos e econômicos que são igualmente importantes do ponto de vista social.

O movimento é necessário e se constitui como parte do processo de transformações urbanas. No entanto, partimos da escala do local e dos interesses da sociedade civil e dos investimentos e planejamento em escala intraurbana. Esta perspectiva visa amenizar impactos de diferenciações espaciais e, acima disso, de segregação. É no local, ao tratar-se da complexidade da produção espacial e, por conseguinte, das suas diferenciações, é que a organização do espaço e suas rupturas,

[...] passa a ser submetida a tensões numerosas e profundas que se impõem sobre sua estrutura e funcionamento, levando a mudanças, por vezes, lentas, orientando-se por uma continuidade especiosa; por vezes, rápidas, fundamentadas em princípios diferentes dos anteriores; e, não raro, brutais, rompendo com os padrões precedentes. Trata-se, respectivamente, de mudanças com continuidade e mudanças com descontinuidade, posto que a cada momento histórico e a cada contexto espacial, tem-se o embate entre tais processos, caracterizando a incessante renovação da sociedade e, por conseguinte, a recriação constante de diferencialidades espaciais (BESSA, 2009, n. p. apud: FRESCA, 20011: 04)

Na perspectiva da mudança e seus ritmos, mais ou menos lentos, fazemos uma análise sobre o estudo de caso que mesmo em ritmo distinto também apresenta as transformações espaciais de ordem distante. No entanto, os ritmos de continuidade e descontinuidade evidenciam as influências de outras escalas e instâncias políticas bem como das ações no local. Sobre este ponto de vista, do rompimento de paradigmas, tem-se a economia como o fator propulsor ou inibidor tanto da velocidade das mudanças, quanto à qualidade das estruturas e de quem se apropria dos espaços, no caso os revitalizados.

## 2.8 As Convergências e Divergências nas Análises Urbanas Aplicadas às Revitalizações Urbanas, entre Processos e Formas

Nesta tese, partimos da defesa da importância do local enquanto arranjo espacial que contém as diversas dimensões das análises geográficas. Entre as dimensões encontra-se: o território, a região, o lugar e, conseqüentemente, a paisagem. Neste contexto, ao tratarmos de uma cidade portuária evidenciam-se as relações e fluxos de pessoas, mercadorias e, em vista disso, a economia em constante movimento desde sua origem aos dias atuais. Entretanto, as cidades que possuem portos primitivos, em sua origem, possuem no conteúdo do processo de convergência elementos em comum, entre eles tem-se como exemplo que estas cidades, em sua maioria surgiram como ponto estratégico, tanto militar para defesa como para ocupação do território ou para atividades de comércio. Entretanto, constatam-se diferenças (convergências) no que tange ao desenvolvimento dos portos na Europa e na América Latina. No segundo caso, no qual se enquadra o estudo de caso, primeiramente como ponto estratégico da conquista no território meridional do Brasil que foi disputado entre espanhóis e portugueses; e em um segundo momento como importante praça de comércio, em destaque ao escoamento do charque que era produzido na região. Diante deste quadro, constatou-se que:

Em países periféricos, como o Brasil, as instalações portuárias frequentemente atendiam ao duplo objetivo geopolítico e geoeconômico da potência colonial. As cidades portuárias desempenharam uma função central no processo de conquista, controle e defesa dos territórios ultramarinos (DROULERS, 2001). Elas constituíam também o elo privilegiado das interações espaciais de longo alcance geográfico que marcaram a crescente inserção da economia nas redes do capitalismo mercantil. Os primeiros portos brasileiros funcionaram, assim, como portas de entrada dos colonizadores, de milhões de escravos e de bens manufaturados europeus e como pontos de saída das riquezas do país (COCCO; SILVA, 1999; MONIÉ, 2011). As atividades mais diretamente relacionadas ao porto geravam um grande volume de empregos e representavam uma fonte maior de arrecadação para a cidade. As famílias que dominavam o comércio ergueram fortunas e consolidaram seu poder político local. No entanto, se nos países centrais os portos eram associados à prosperidade econômica e ao progresso, na periferia do sistema mundial a cidade portuária simbolizou também uma inserção na divisão internacional do trabalho e num sistema de dominação colonial que alimenta até hoje uma relação complexa da sociedade com a atividade portuária (RIBEIRO, 1995). (MONIÉ, 2012: 12)

Assim, ao desenvolver e fixar as sociedades nestes locais, em consequência ocorre o desenvolvimento econômico e a complexificação da estrutura urbana e social nas cidades. Neste contexto, ao passo que, nos aproximamos do cotidiano das práticas sociais e da práxis surgem as diferenciações espaciais próprias de cada local e sua sociedade que caracteriza a

geograficidade<sup>9</sup> própria. Sobre a complexidade das escalas e ao relacionar com os processos de revitalizações urbanas, onde encontra-se de um lado os modelos e de outro a apropriação pelo cotidiano e isso traz a luz as diferenciações. No contexto atual e especificamente sobre os processos de retomada das frentes d'água, as relações entre a produção espacial local e os modelos, temos que entre as escalas e o cotidiano:

A localidade se opõe à globalidade, mas também se confunde com ela. O Mundo, todavia, é nosso estranho. Entretanto se, pela sua essência, ele pode esconder -se, não pode fazê-lo pela sua existência, que se dá nos lugares. No lugar, nosso Próximo, se superpõe, dialeticamente, o eixo das sucessões, que transmite os tempos externos das escalas superiores e o eixo dos tempos internos, que é o eixo das coexistências, onde tudo se funde, enlaçando, definitivamente, as noções e as realidades de espaço e de tempo. (SANTOS, 1997: 73)

Sob o olhar da geografia urbana e ao nível do planejamento, defendemos que ao se considerar as relações complexas entre as dimensões políticas, econômicas e culturais, ou seja, de ordem social, evocamos as análises às categorias de convergência e divergência. Compreende-se que através da utilização destas categorias torna possível relacionar as ordens próxima e distante (LEFEBVRE, 2001).

A teoria sobre convergências e divergências surge na economia e corrobora com as análises geográficas sobre a produção do espaço, e, acima de tudo neste estudo, sob o enfoque das revitalizações urbanas. A temática das revitalizações traz consigo de um lado o caráter homogeneizador frente aos modelos de cidade e, em contrapartida a produção e reprodução espacial local pela prática social.

Assim, sobre as convergências seu caráter homogeneizador, ou seja, de um modelo de identidade global ou ainda uma forma de convergência identitária entre os diversos países, tem-se que, segundo Boyer (1993) foram constatadas três tendências (TATSCH, 2013: 03).

- a) Primeira tendência: ligada à convergência econômica tanto em nível da produtividade quanto em direção a padrões de vida comuns em âmbito mundial.
- b) Segunda tendência: relacionada à similaridade dos sistemas políticos e econômicos; sistemas análogos combinando democracia e mercados. Isto é, as forças de mercado seriam capazes não só de garantir a eficiência econômica, mas também a ordem democrática;

---

<sup>9</sup> A geograficidade do homem é a forma como a liberdade da necessidade emerge e se realiza através da forma concreta de existência espacial na sociedade. MOREIRA (2004) [chrome-extension://oemmndcblldboiebfnladdacbfmadadm/http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/viewFile/140/135](http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/viewFile/140/135)

- c) Terceira tendência: vinculada à identidade das formas institucionais e dos modos de regulação.

Diante disso, com uma leitura geral sobre as estruturas urbanas, em especial na América Latina, pode-se constatar que mesmo sobre o viés econômico há diversidade, por isso Freeman (1995) afirma que “apenas determinados produtos ou serviços têm uma demanda naturalmente “global”, não importando significativamente as variações locais de gostos, clima etc.” (FREEMAN, 1995 apud TATSCH, 2013: 04). Entretanto, as divergências possuem caráter diferenciador.

Assim, neste subcapítulo a intenção foi abordar com maior profundidade as relações de divergência e convergência no âmbito das revitalizações urbanas de forma geral. A proposta recai sobre a abordagem de uma análise sobre as categorias (convergência e divergência) do ponto de vista do local e que, não obstante também traz em seu conteúdo espacial as relações nas múltiplas escalas de análise. Entretanto, entendemos que é no local que ocorrem e é onde podemos evidenciar através das formas e processos e, por conseguinte, “pode-se falar em valor funcional, uma variante do valor de uso das formas” (CORRÊA, 2016: 131) e ainda segundo o mesmo autor o “valor econômico e valor simbólico sustentam a refuncionalização”. Neste caso, com o olhar sobre a escala intraurbana e os processos de revitalizações se conclui que ao resgatar as formas do passado para um processo contemporâneo de apropriação das áreas em obsolescência, tem-se que o “novo” processo associado à valorização:

[...] pode ser o resultado do valor simbólico atribuído a uma forma espacial herdeira do passado, valor inventado ou não, vinculado à estética, aos fatos políticos, ao peso das atividades econômicas que foram realizadas no passado ou a um personagem do passado a ser celebrado no presente e que ali residia. (CORRÊA, 2016: 131)

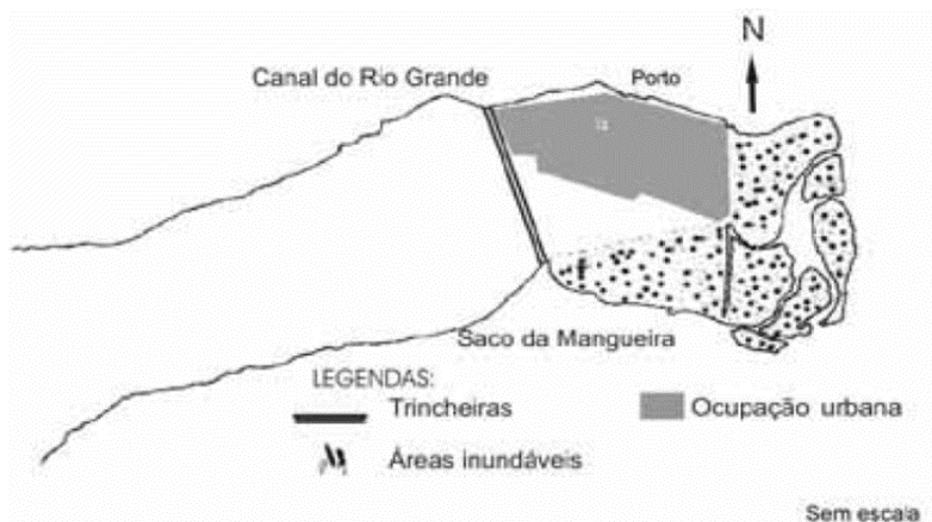
Diante destas assertivas concluímos, em meio às padronizações de ordem distante (em escalas superiores), é na escala intraurbana que se encontra o motor gerador das diferenciações espaciais. Estas diferenças são resultado da ação humana, através das práticas espaciais em consonância com os processos, logo temos aqui as relações entre escalas. As revitalizações urbanas assumem o caráter econômico ao passo que podem ser alvo de processos de valorizações, no entanto entre as escalas da rede urbana e da intraurbana, corroboramos com o entendimento de Corrêa (1997: 63) que ambas “descrevem diferenciações sócio-espaciais que, no entanto, são complementares entre si”.

## 2.9 O Cais e a Cidade, entre a Forma e o Processo

O processo histórico da formação socioespacial da cidade do Rio Grande é marcado por períodos de ascensão e declínio econômico, que podem ser evidenciados nas análises urbanas pelas rugosidades espaciais, ou seja, marcas socioespaciais do espaço-tempo impressas nas formas da cidade. Assim, o Porto Velho é um exemplo de rugosidade que é marcada por sua importância desde as primeiras atividades comerciais e sobre o fluxo de pessoas, entre as permanências e as rupturas no processo socioespacial.

O núcleo que compunha a cidade do Rio Grande em sua gênese se encontrava situado na extremidade Leste. Sua forma configura-se em uma península, onde o seu limite ao Norte encontra o Canal da Barca, o qual se ligava ao Canal do Norte. O limite sul é marcado pelo Saco da Mangueira, e a Leste por grande baixio, que se afunda na margem direita do Canal do Norte.

Figura 13 - Mapa da cidade do Rio Grande em 1869



Fonte: Salvatori, (1989)

Neste contexto, as atividades comerciais da cidade juntamente com o porto primitivo (Porto Velho) localizam-se ao Norte da península. Sobre o viés do Porto e suas atividades, desde as relações mais incipientes, e mesmo antes da criação das vias de transporte terrestre, foi consagrado por apresentar dois aspectos fisiográficos que contribuíram para a importância estratégica da cidade sobre as questões econômicas. Este duplo privilégio consistia em viabilizar a navegação oceânica, através do largo e profundo Canal do Norte, bem como também proporcionar a navegação interior, por meio da rede hidrográfica da Lagoa dos Patos, o Guaíba e seus afluentes. Além disso, o acesso pelo Canal de São Gonçalo, pela Lagoa Mirim e do rio Jaguarão. A navegação, por sua vez, era realizada mesmo em seu estado

natural com embarcações de cerca de 1.50 m de calado, e, que posteriormente através das obras de melhorias ao acesso, como por exemplo, as dragagens, permitiram a otimização e o aumento dos fluxos de embarcações e o aumento do volume de cargas.

Ao contextualizar a realidade com a teoria (práxis), cabe destacar que neste estudo de caso compactuamos com Santos (1999:25) que “as rugosidades não podem ser apenas encaradas como heranças físico territoriais, mas também como heranças socioterritoriais ou sociogeográficas”. Estes aspectos são expressões do processo social da produção do espaço da cidade do Rio Grande. A relação dos aspectos físicos em consonância com o Porto Velho e sua ligação entre a geografia do local e sociedade que neste local se desenvolveu foi o que tornou possível a configuração urbana que encontramos hoje em conjunto com as demais relações socioespaciais.

Nesta circunstância, o Porto Velho permanece em uma área de destaque no contexto urbano atual, isso devido à sua localização junto a área central, possuindo relações referentes ao comércio e serviços, e também por encontra-se inserido no centro histórico. Por sua vez, a forma urbana portuária que permanece e que perpassou por diferentes temporalidades é um elemento constituinte do processo das transformações espaciais (espaço-tempo) logo, importante objeto de análise, entre sua relação com as transformações na cidade do Rio Grande, bem como das relações cidade-porto no contexto da totalidade (relações de ordem próxima e distante). Neste sentido, sobre as estruturas remanescentes:

Chamemos rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas [...] (SANTOS, 1999:92)

Estas estruturas remanescentes, mesmo que estáticas enquanto infraestruturas físicas, também estão em constantes transformações, e desta forma, ao passo que se altera seus usos e apropriações e seu conteúdo simbólico é transformado de acordo com seu tempo e valores atribuídos ao local. Neste aspecto, o Porto Velho é emblemático no que se refere às análises das transformações urbanas que abarcam num só movimento as permanências. Destaca-se sua presença, tanto em infraestrutura física quanto na simbólica, bem como desde importantes atividades de comércio a atual revitalização, que traz consigo através do projeto a proposta para a conversão ao lazer e que refletirá em diferentes usos de relações de trabalho. No caso da infraestrutura portuária herdada, da atividade de transporte de cargas e pessoas ao lazer, o Porto velho permanece constituído e reconstruído pela praxis. Assim, entre estruturas e/ou áreas de inércia, e sua relação com a dinâmica urbana, temos que:

Quando se trata do espaço humano, não se fala mais em prático-inerte, mas de inércia dinâmica. A representação é também ação e as formas tangíveis participam do processo tanto quanto os atores (I. Morgenstein, 1960: 65-66, in SANTOS, 1986: 209).

Nesta direção, o Porto velho permanece em sua forma, porém através de diferentes usos, com temporalidades diversas que lhe conferem importância tanto simbólica quanto aos potenciais de usos do ponto de vista econômicos e sob o olhar do planejamento urbano, além das fragilidades que podem influenciar tanto nas tipologias da ocupação e atividades quanto em quais grupos terão acesso a área.

Figura 14 - Setor Oeste na rota para o Setor Central, área com notórias intervenções de infraestrutura



Fonte: Perla Couto, março de 2017.

Com isso, à luz da geografia e do planejamento urbano, a pesquisa contribui para a temática ao investigar os potenciais urbanísticos da área, que de um lado segue os modelos globais das revitalizações em frentes de água e a valorização espacial, evidente no projeto, e por outro lado, quanto ao uso e ocupação, pela apropriação por parte da população local. Visto que a área de estudo passou por períodos tanto de ascensão de usos, como também de ociosidade (parcial posto que as atividades não foram completamente extintas) temos um espaço que apresenta uma dinâmica própria do ponto de vista intraurbano. Entretanto, não se pode negligenciar as análises que compreendem fatores exógenos que influenciam a dinâmica ao nível do local.

No entanto, a partir da proposta de revitalização e sobre o ponto de vista dos usos diversos: lazer, comércio, serviços, entre outros, reforça a retomada do espaço público. Para tanto a contribuição de Santos (1985) sobre as rugosidades elucidam:

O espaço, considerado como um mosaico de elementos de diferentes eras sintetiza, de um lado, a evolução da sociedade e explica, de outro lado, situações que se apresentam na atualidade. (SANTOS, 1985:22)

Este mosaico pode ser interpretado através das formas herdadas no processo histórico e assim contribuir à compreensão da realidade atual, ao passo que as particularidades locais são explicitadas no conteúdo espacial de diferentes tempos.

Diante disso, as análises espaciais frente ao processo histórico também contribuem ao planejamento e aos usos potenciais frente ao conjunto de circunstâncias herdadas e que devem ser enfrentadas sobre novos parâmetros sociais, culturais, econômicos, ambientais. Esta abordagem nos leva a compreender através dos processos histórico-geográficos a formação e transformação das atividades portuárias na área central e com isso as relações cidade-porto.

### 3. A CIDADE DO RIO GRANDE EM DIFERENTES PERÍODOS: DO PORTO À CIDADE OBRA, PRODUTO E FESTA

Neste capítulo, ainda com o objetivo de caracterizar o processo da formação urbana da cidade do Rio Grande, partimos da ideia central com base em Lefebvre (1991) sobre o direito à cidade. Neste sentido, a cidade enquanto obra e produto da sociedade que consolidou os períodos aqui caracterizados por funções econômicas, e que, contudo, foi e é estabelecida pelas formas e processos constituídos pelas práticas socioespaciais cotidianas. Assim, os diferentes períodos que constituíram a cidade do Rio Grande, juntamente com o Porto Velho, trazem a esta pesquisa um fértil objeto de estudo do espaço urbano para além das relações gerais de produção. Entretanto, o estudo passa pelas periodizações para então revelar as peculiaridades expressas mais recentemente no processo de revitalização da área portuária, e, diante disso concordamos com as palavras de Lefebvre (1991) que o direito à cidade se manifesta como forma superior das práticas sociais:

[...] não à cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses locais. (LEFEBVRE, 1991: 139)

Desta forma, ao se caracterizar a cidade do Rio Grande e as relações de usos, consumo e troca em diferentes temporalidades e distintos ciclos econômicos, a cidade se revela como obra e produto, “a obra o valor de uso e o produto o valor de troca” (LEFEBVRE, 1991:12). Nesta direção e no curso do movimento dialético das transformações espaciais, culminando na contemporaneidade com a revitalização da antiga área portuária encontramos nas “velhas formas” perspectivas, entre possibilidades e desafios ao “novo” produto e obra. Neste contexto, sobre a perspectiva da revitalização do Porto Velho as convergências e divergências entre as relações gerais e as particularidades contidas neste processo atual revelam a “cidade festa” LEFEBVRE (1991) onde:

O valor de troca, já presente nas mercadorias, ainda não dominou a prática social, pautada no valor de uso e nos costumes, o que permite com que a festa, a reunião, a apropriação da rua ou da praça aconteçam de acordo com as possibilidades de emprego de tempo, e segundo éticas e estéticas próprias aos grupos sociais. (ARAÚJO, 2012:135)

Ao caracterizarmos a cidade entre as complexas relações de uso e troca, e acima de tudo de diferentes relações espaço-tempo e para melhor compreender estas relações, adotou-se a periodização histórico-econômica da formação urbana.

Nesta direção, para melhor representar os períodos em que a cidade experimentou mudanças sociais, tanto econômicas quanto estruturais tem-se a cidade político-militar (1737/1821); a cidade comercial compacta como gênese para o desenvolvimento urbano e fabril (1822/1872); a primeira fase industrial da cidade do Rio Grande (1874/1969); e a segunda fase industrial da cidade do Rio Grande (décadas de 1970 e 1980). Seguindo a lógica da formação socioespacial da cidade marcada por ciclos de ascensão e declínio econômicos, e em particular processos marcados pelas atividades marítimas (portuárias) e não obstante a cidade, recentemente, passou por um período de investimentos na indústria naval dos anos de (2005 a 2015) compreendido pelo chamado Polo Naval. Este último período, configurou mais um ciclo de desenvolvimento econômico e que contou com instalação dos estaleiros para a construção, por exemplo, das plataformas que foram destinadas à extração de petróleo. Em consequência disso, a cidade do Rio Grande, mais uma vez, torna-se um polo atrativo de populações em busca de trabalho, visto que tais atividades levaram a necessidade de mão de obra especializada.

O que todos estes ciclos produtivos têm em comum é a ideia de movimento, de fluxos, entre eles, a diversidade populacional proveniente das mais diversas cidades do país e também de fora dele. Aliado ao fluxo populacional tem-se o dinamismo econômico, o que fomenta a reestruturação urbana. Desta forma, emerge de um lado investimentos estatais em infraestruturas e de outro o fomento ao desenvolvimento comercial, o que resulta em uma dinâmica intraurbana diferenciada em relação à estagnação das relações sociais que se tinha até então.

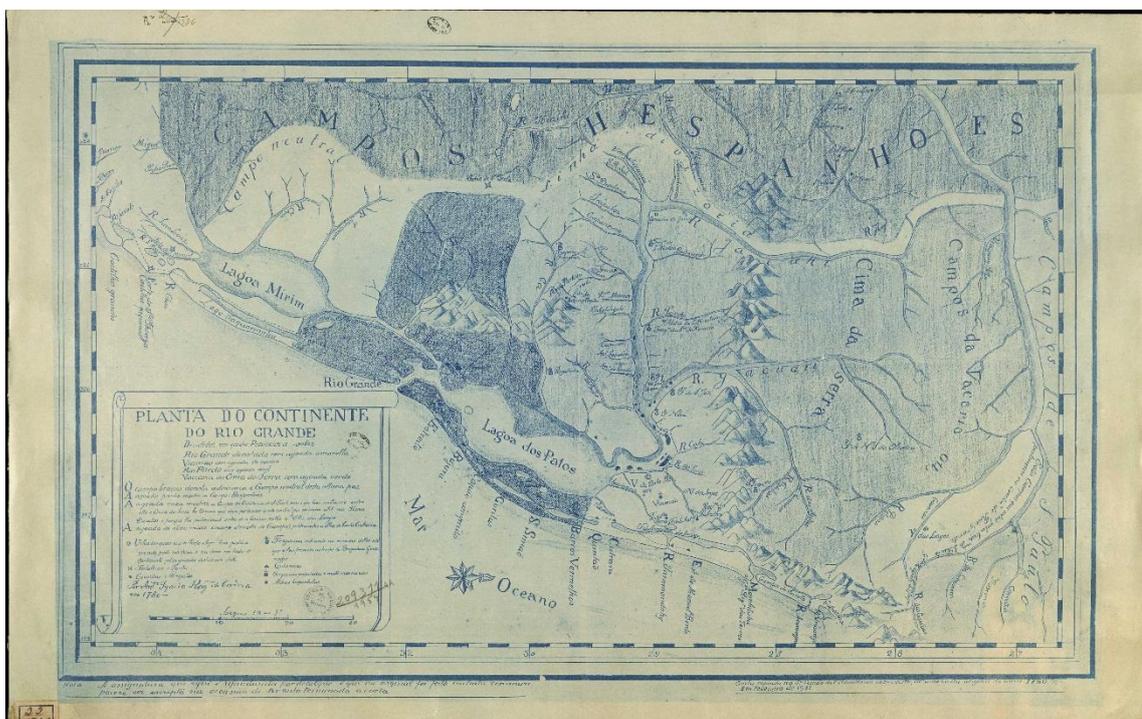
Nesta perspectiva, o desenvolvimento econômico da cidade do Rio Grande pode ser constatado pela forma urbana através dos estudos da paisagem. Esta paisagem resultante, frente às análises espaciais realizadas, pode contribuir para o entendimento da dinâmica socioespacial, com períodos de abundância e os de escassez de recursos e que culminam com o atual processo de revitalização da antiga área portuária. À vista disso, a história documentada é uma ferramenta importante às pesquisas urbanas para desvendar o processo de produção espacial que, por conseguinte, revela através das formas o conteúdo humano que define diferentes espacialidades regidas por uma mesma lógica de produção. Para elucidar tal ideia, tem-se-que:

O modo de produção que, por intermédio de suas determinações (em um mesmo lugar pode-se ter ao mesmo tempo, determinações diferentes) cria formas espaciais fixas, pode desaparecer sem que tais formas desapareçam. O momento se cristaliza em memória como diria Lefebvre (1958, p. 345) e, para repetir Morgenstern, é como a memória de um presente que se foi. (SANTOS, 1986: 138)

Neste sentido, a periodização contribui para a análise espacial frente a avanços e retrocessos com bases econômicas que impulsionam ou retraem a dinâmica urbana, mas que ao mesmo tempo entre esses períodos surgem rupturas e com isso a necessidade de repensar a cidade enquanto campo dos estudos urbanos com seus potenciais frente às atividades desenvolvidas ao nível do local. Esta relação é necessária e importante ao tratar-se de uma cidade portuária, ou seja, que representa relações em escala nacional e internacional, mas que também possui uma dinâmica local singular. Diante disso, o estudo de caso contribui, de um lado para pensar a cidade em conjunto com as problemáticas locais, como também questões inerentes aos projetos de revitalizações e às políticas públicas de gestão de espaços públicos que se apresentam em ordem multiescalar.

Por conseguinte, ao partir da gênese da cidade do Rio Grande, tem-se que ela foi fundada em 1737 pelo brigadeiro da Silva Paes, e possuindo como marco na fundação a construção do Forte Jesus Maria José. Como já mencionado, esta fortificação representa o período em que a Coroa Portuguesa passou a ocupar o território onde se localiza a cidade do Rio Grande, a partir da necessidade da expansão e disputa territorial com os espanhóis, nas terras mais meridionais do Brasil Colônia. Abaixo a figura 15 representa a divisão territorial entre espanhóis e portugueses no século XVIII, além de evidenciar os aspectos físicos que contribuíram para o reconhecimento da área para fins de ocupação.

Figura 15 - Planta do Continente do Rio Grande dividido em 4 províncias (1780)



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional digital. Disponível em: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.html>. Acesso em: setembro de 2018.

A Figura 16 sintetiza a divisão político-administrativa da Capitania do Rio Grande de São Pedro (1809), compreendendo quatro municípios: Porto Alegre, Rio Grande, Rio Pardo e Santo Antônio da Patrulha. Foi a partir desse novo contexto geo-histórico, e tendo como marco as disputas territoriais entre portugueses e espanhóis, é que se inicia o denominado período militar.

Figura 16 - Mapa da Capitania do Rio Grande de São Pedro (1809)



Fonte: Acervo Memorial do Rio Grande do Sul

### 3.1 O período da Cidade Militar (conformação do primeiro núcleo urbano e o porto)

Há evidências da presença militar datada desde o 2º quartel do século XVIII (1737), período da ocupação quando ocorreu o estabelecimento das tropas enviadas pela Coroa Portuguesa às terras mais meridionais do Brasil. Este processo ocorreu em função das disputas territoriais e devido à localização e sítio geográfico da cidade do Rio Grande, sua

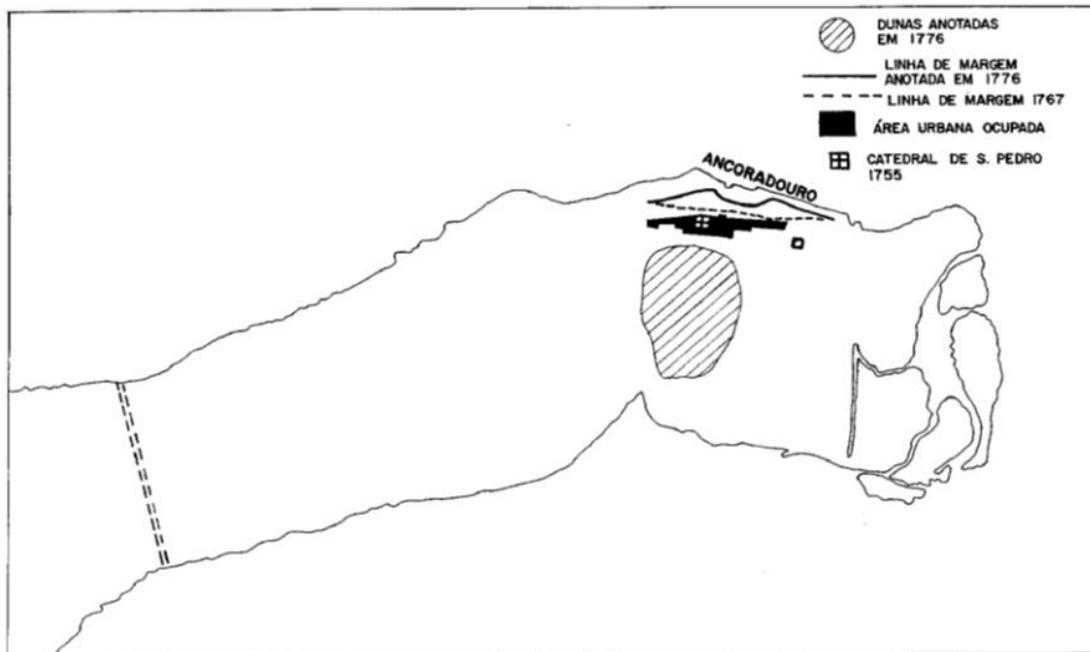
ligação com o mar e ao complexo lagunar que compreende a Lagoa dos Patos e a Lagoa Mirim que proporcionam acesso ao estuário do Rio da Prata. Essa localização geográfica privilegiada foi estratégica, naquele período, para as ações militares de domínio do território bem como ao controle dos fluxos de pessoas e mercadorias entre os “países” (províncias) que compreendem a região. Sobre os primeiros passos para a constituição do que hoje conhecemos como a cidade do Rio Grande, Torres elucida:

No dia 19 de fevereiro de 1737, ao desembarcarem num inóspito sítio formado por areia, pântanos e dunas, teve início um processo militar e colonizatório que se consolidou, entre avanços e recuos, ao longo do século 18. (TORRES, 2015:16)

Neste contexto, como já mencionado, o período militar foi marcado pela importância geopolítica caracterizada pelas disputas territoriais entre portugueses e espanhóis. No entanto, desde a data da fundação da cidade, já estava consolidado o domínio luso, a Coroa Portuguesa no domínio do Brasil Colônia, e com ele os usos e a estruturação urbana, mesmo que embrionária do Porto Velho, bem como a ligação com o mar e, conseqüentemente, à navegabilidade e atividades complementares. A importância deste território provém de sua proximidade com a Colônia do Sacramento, marco do território mais ao sul meridional onde a Coroa Portuguesa alcançava pretensões de domínio (SALVATORE, 1989). Além disso, o acesso entre a Lagoa dos Patos e a Bacia do Prata foi o que proporcionou e constituiu o único porto marítimo no extremo sul.

A expansão urbana a partir do forte Jesus Maria José e, mais tarde da matriz de São Pedro (1755), deu-se pela localização do ancoradouro que ficava próximo a ambos. Essa expansão foi gradual e lenta, permeada de dificuldades, devido às dunas localizadas ao sul e aos baixos alagados a leste. (MARTINS, 2006: 63)

Figura 17 - Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande (1767-1776)



SALVATORI, (1989).

Apesar da precariedade das condições de vida, o Porto permitia a entrada e a saída de embarcações tanto pelo litoral brasileiro quanto da bacia do Prata. Foi ele que impulsionou o estabelecimento dos primeiros habitantes bem como a permanência por meio do abastecimento tanto de alimentos quanto das demais mercadorias, entre elas, materiais para construção das habitações. Sobre os primeiros habitantes da cidade tem-se que:

A vila de São Pedro nos primórdios do século 19 contava com aproximadamente 2.500 habitantes e 500 casas. A localização junto à barra de escoamento da Lagoa dos Patos no oceano Atlântico garantiu a Rio Grande uma posição privilegiada para o desenvolvimento das atividades comerciais com centros produtores/consumidores brasileiros e com países europeus e platinos. O fluxo monetário e especialmente de mercadorias foi consolidando o capitalismo comercial como o sistema dominante ainda nos quadros da política mercantilista da coroa de Portugal. (TORRES, 2015:28)

A consolidação do Porto Velho foi possível devido à conclusão, em 1823, da primeira dragagem do Canal de Rio Grande, o que permitiu o acesso de embarcações com mais de 200 toneladas. Segundo Martins (2006):

A dragagem e construção do primeiro porto da cidade foram concluídas em 1823, junto ao aterro da Rua Nova das Flores, mais tarde Rua da Boa Vista (hoje Riachuelo), paralela à rua da Praia, contribuindo para o fortalecimento das atividades comerciais e portuárias que então se desenvolviam na cidade. (MARTINS, 2006: 75)

Esta obra de reestruturação do porto ocorreu devido à expansão da produção do charque, principal atividade da região, o que resultou em um crescimento urbano expressivo para a época. Foi sobre estas bases, que as atividades portuárias se consolidaram e, a partir disso, a cidade passa pelo paradigma de cidade militar para a cidade comercial. Frente às significativas atividades comerciais e a ascensão econômica, a então Vila do Rio Grande, em meados do século XIX, já representava o principal centro de comércio superando assim a sua história de base militar. (SALVATORI: 1998: 29)

### **3.2 O Período da Cidade Comercial (Gênese Para o Desenvolvimento da Cidade Industrial)**

Foi no século XIX que Rio Grande passou da representação de cidade militar à cidade comercial. Este ciclo econômico acompanhado de significativa metamorfose urbana ocorreu devido ao contingente de comerciantes estabelecidos na cidade. Estes comerciantes em grande parte eram oriundos de diferentes países e ajudaram a elevar a cidade para um perfil mais diversificado baseado nas funções portuárias e fabris, consolidando uma dinâmica mais cosmopolita. Além disso, o fluxo de mercadorias provenientes de importação e exportação que era de origem local e/ou oriundas de outras regiões e também de outros países foi bastante representativa para as relações econômicas tanto ao nível local quanto do território nacional.

Além do fluxo de mercadorias cabe destacar a fixação de populações oriundas de diversas partes do mundo. Segundo Martins (2006):

Vale ressaltar que tanto Rio Grande como Pelotas estão inseridas na região típica de pecuária do Rio Grande do Sul, mesmo assim a comercialização de produtos pecuários a partir dessas cidades propiciava acúmulo de capital para que esse processo ocorresse nos centros urbanos da região. Isso justifica a presença de imigrantes estrangeiros nas duas cidades, tanto no comércio como posteriormente na indústria, embora não fossem consideradas zonas típicas da tradicional imigração europeia agrícola, principalmente na cidade do Rio Grande. No entanto, a chegada de um número significativo de imigrantes europeus e urbanos se realizou na cidade portuária. (MARTINS, 2006: 79)

Entretanto, este período foi marcado pelo enriquecimento dos habitantes o que contribuiu para o desenvolvimento da cidade, tanto em infraestrutura quanto culturalmente. Este acúmulo de capital, proveniente das atividades comerciais e, principalmente do comércio do charque, juntamente com o cosmopolitismo (estabelecimento dos imigrantes de diversos países e de outras regiões do país), foi o que impulsionou tornar atrativa a cidade, para as posteriores atividades industriais instaladas na cidade.

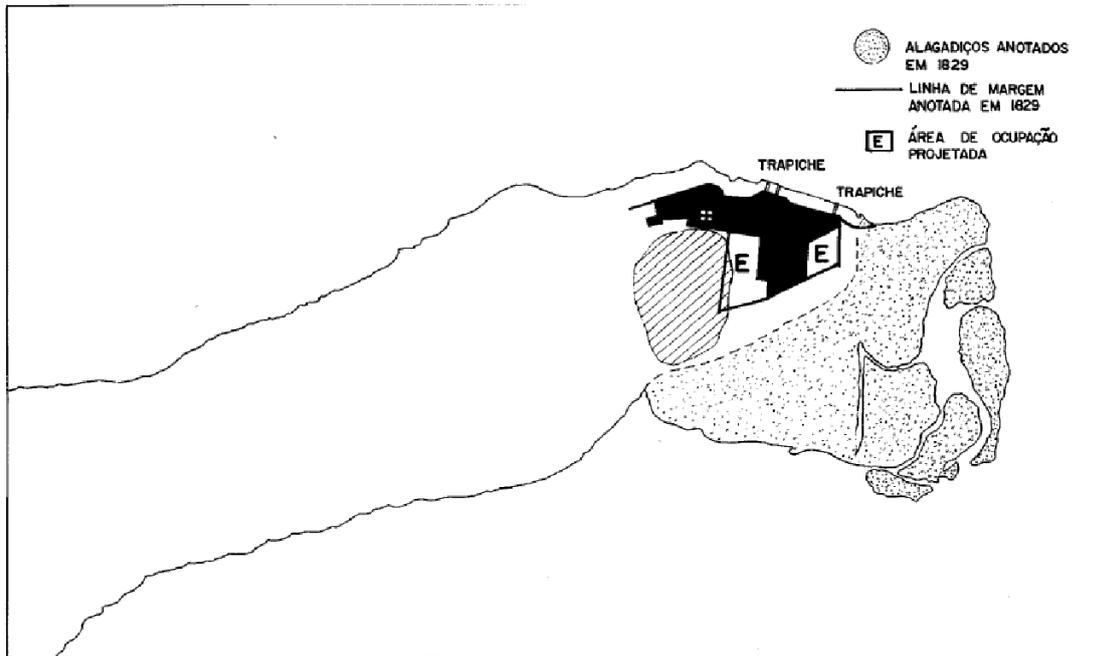
No que concerne à metade sul da província, se o charque era o responsável pelo acúmulo de capital por parte dos charqueadores e pecuaristas, assim como no poder de influência no âmbito estatal a ponto de atrair investimentos como a rede ferroviária, coube aos comerciantes de cidades como Pelotas e Rio Grande, ligados à importação e exportação, em parte imigrantes europeus de primeira e segunda geração, serem responsáveis pela inserção da economia sul-rio-grandense no ramo fabril. Embora as charqueadas fossem consideradas como indústrias, na época, sua prática produtiva não condizia com a organização de uma empresa industrial capitalista, devido à existência da mão-de-obra escrava e processos rudimentares de produção para a salga da carne. (MARTINS, 2006: 73)

Diante disso, o período comercial nesta região se estabeleceu graças às atividades portuárias, devido ao fato de que o Porto do Rio Grande foi o vetor determinante para este desenvolvimento. Sobre as atividades comerciais, a imigração, o abastecimento da cidade e o desenvolvimento que propiciou as futuras e incipientes atividades fabris, Martins (2006) elucida que:

Rio Grande acabou incorporando um cosmopolitismo característico das cidades portuárias, mas improvável, tratando-se de uma cidade no extremo sul do Brasil e os interesses mercantilistas que moviam a colônia portuguesa no país. Essa abertura da economia regional com acréscimos nas importações e exportações será dada pelo enriquecimento propiciado pela produção do charque nas terras riograndenses. Rio Grande, como único porto marítimo do Estado, teria melhores condições de exportar essa produção, além do mais era por esse porto que entrava a maior parte dos produtos manufaturados e que seriam consumidos em quase todo território que hoje forma o Rio Grande do Sul. As condições fisiográficas, embora não totalmente favoráveis à cidade portuária, devido ao constante assoreamento da entrada da barra, que dificultava a entrada das embarcações, determinavam a única opção para a província em termos de ancoradouro para o transporte marítimo [...] a inexistência de outro meio de transporte que ligasse o solo gaúcho com o restante do país e que pudesse fazer concorrência com o transporte marítimo também apresentou um fator significativo para o desenvolvimento comercial da cidade. (MARTINS, 2006: 73/74)

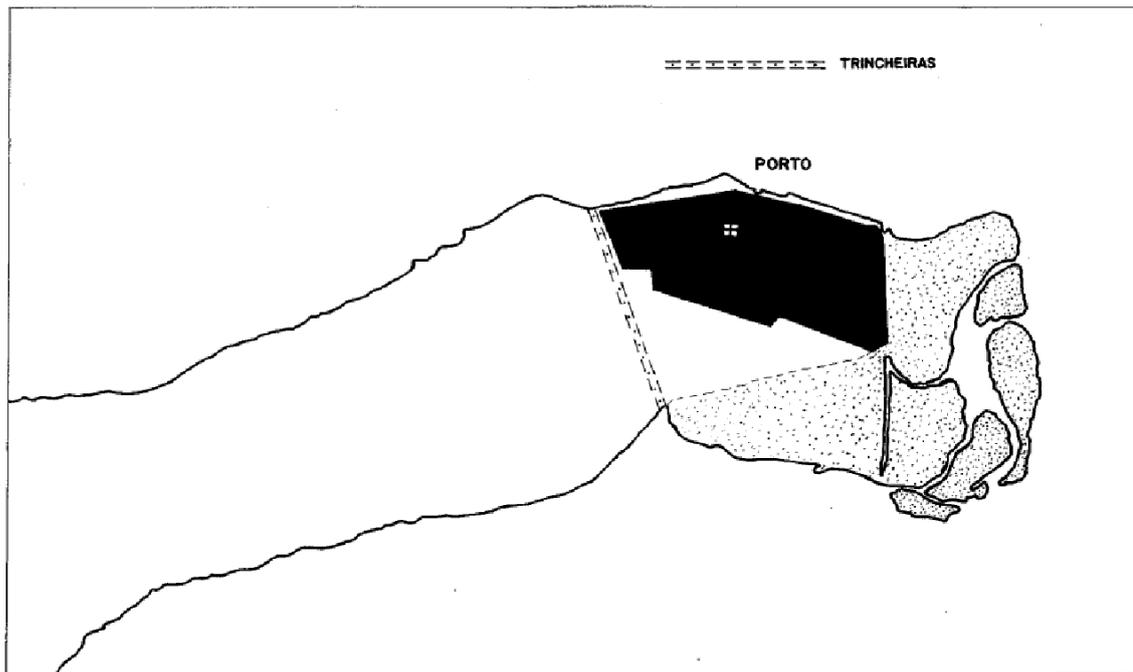
A Figura 18 ilustra a ocupação na área central da cidade do Rio Grande em 1829, onde hoje se localiza o centro histórico, margeado pelo Porto Velho. Segundo o Plano Diretor em vigência, esta área apresenta como atividades principais o comércio e serviços e o uso residencial. Logo a seguir, temos a Figura 19 que ilustra a ocupação central da cidade do Rio Grande no ano de 1869.

Figura 18 - Mapa da cidade no ano de 1829



SALVATORI, (1989).

Figura 19 - Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande em 1869



SALVATORI, (1989)

Podemos observar através das Figuras 18 e 19 que a cidade se desenvolveu nas adjacências do Porto Velho, onde o núcleo inicial se deu a partir do Forte Jesus Maria José. Este núcleo expandiu-se até meados do final do século XIX e originou o que hoje se chama área central e o centro histórico.

A “cidade” ou cidade antiga era limitada ao norte pelo canal norte pelo canal do Norte, ao sul pelo Saco da Mangueira e a leste pelos banhados que seriam aterrados posteriormente no início do século XIX para abrigar o Porto Novo. A “Cidade Velha” ou simplesmente “cidade” representou a constituição espacial da cidade do Rio Grande como centro político e comercial, e somente no final do século XIX se efetivaria a ultrapassagem desses limites. (MARTINS, 2006: 80)

Ainda sobre o processo de conformação do Porto Velho e a configuração urbana no século XVIII, o fato que deve ser destacado é que os atores os quais possibilitaram o desenvolvimento tanto urbano quanto econômico foram os comerciantes locais. Assim, encontramos em Martins (2006) a consideração de que,

Conforme Copstein (1982:61), o aterro para a construção da Rua Nova das Flores e do Porto foi adquirido graças aos entulhos oriundos da destruição do forte da vila. Esses melhoramentos somente foram possíveis pelo empreendimento dos comerciantes locais, já que eles representavam a maior expressão comercial para a província de São Pedro na época. (MARTINS, 2006: 75)

Em resumo, o período comercial foi vital para o conseqüente período industrial. Desta forma, o capital comercial, segundo Pesavento (1985), na região sul do RS foi crucial para o processo de industrialização, uma vez que, “o que variou, contudo, foi a forma pela qual este capital-dinheiro acumulado no comércio transformou-se em capital-industrial” (PESAVENTO, 1985: 30) .

Nestes termos, este período comercial é o marco da origem do capital comercial, seguido pela transformação em capital- industrial e que possibilitou transformações urbanas significativas nos séculos seguintes aos dias atuais.

### **3.3 O Período da Cidade Industrial: o Porto Velho e sua Importância Econômica do Apogeu ao Declínio**

O período industrial, a fim de melhor analisá-lo, foi dividido em 1ª fase - que compreende os anos 1874/1969, já a 2ª fase industrial, mais recente, compreende as décadas de 1970 até meados da década de 90.

O 1º período industrial foi marcado pela construção de importante e significativo parque fabril, tanto em termos de desenvolvimento urbano quanto econômico com o aumento do número de empregos na cidade do Rio Grande. Assim, houve o aumento populacional, devido ao atrativo da mão de obra, e a expansão urbana para áreas próximas aos complexos industriais. Diante deste novo momento, com as modificações na estrutura urbana e a expansão da urbanização para as áreas adjacentes aos complexos industriais, “houve a

necessidade de ampliação do sistema viário e do oferecimento de serviços públicos e privados” (MARTINS, 2006:99), elementos importantes para a reestruturação da cidade.

Nesta direção, como já foi explícito no capítulo anterior, a efetivação do parque industrial foi derivada, em parte, do capital acumulado das atividades comerciais, tais como a produção do charque, entre outros produtos comercializados, como o couro, sebo, trigo (TORRES, 2009:7). A comercialização desses produtos prosperou graças ao escoamento via portuária, o que impulsionou, posteriormente, as inúmeras indústrias a se instalarem na cidade. Igualmente, estas mudanças refletiram-se em diferentes articulações econômicas sobre as atividades portuárias, e, por conseguinte na estrutura urbana. Nesta conjuntura de desenvolvimento econômico referente aos fluxos de mercadorias e ao ressaltar a importância destas atividades, em 1804, com a instalação da Alfândega do Rio Grande surgiu a necessidade de controle fiscal e combate ao contrabando que ocorria devido à intensificação da produção das charqueadas, desde os anos de 1780, segundo Torres (2009). Neste contexto, a precária edificação da Alfândega foi instalada em frente ao porto primitivo (embrionário) e que, segundo Torres (2009), se localizava “distante 28 braças do trapiche onde eram desembarcadas as mercadorias”. Este fato reforça a importância comercial da cidade em referência às atividades portuárias, e, em contrapartida, Rio Grande perdia a primazia da função militar até então primordial, para exercer com destaque a função comercial. Diante disso, devido à precariedade das instalações do primeiro prédio erguido, em 1832, foi a vez da segunda construção, mas que viria a ser novamente substituída pela atual entre 1874-79 (TORRES, 2009: 15). Segundo o mesmo autor, “o prédio da Alfândega foi a maior obra civil realizada na cidade do Rio Grande no século XIX”.

Figura 20 - Vista a partir do estuário da Lagoa dos Patos em direção ao cais destacando-se o prédio da Alfândega



Fonte: Perla Couto (2018).

A inserção da nova dinâmica urbana no período industrial se voltava às importações e exportações, resultado da transformação do capital comercial em capital industrial, ou seja, para a produção e consumo de mercadorias. No caso da região sul, bem como para o Brasil, a indústria têxtil foi o segmento pioneiro, segundo Martins (2006: 101) “A gênese do processo de desenvolvimento industrial nacional e da cidade do Rio Grande se constituiu por empresas fabris de bens não duráveis, principalmente a indústria têxtil”. Este período também configurava o processo denominado por Cano (1985:63) como industrialização dispersa. A industrialização dispersa foi impulsionada pelo domínio das atividades exportadoras e consistia, de forma geral, em uma configuração dos complexos industriais regionais espacialmente “ilhados”, ou seja, pouco integradas ao nível da escala nacional. Neste processo, as regiões possuíam economias isoladas (próprias), e este cenário estendeu-se até a crise de 1929. Sobre este contexto, segundo a contribuição de Martins (2006), temos que,

[...] o desenvolvimento industrial e disperso ocorrido no Brasil até 1930 se deve a falta de integração da economia nacional, devido à precarização dos transportes terrestres. Isso proporcionava expansão de economias voltadas para o exterior ou somente para sua hinterlândia produtiva. O desenvolvimento do sistema ferroviário pelo território nacional deste período demonstra bem essa fase de dispersão, no

momento que suas redes ligavam regiões produtoras aos portos e à exportação. (CANO, 1985: 67)

Nesta direção, e através desta análise é possível constatar-se a importância estratégica contida no porto do Rio Grande para a 1ª fase industrial. Entretanto, a análise histórico-econômica revela as relações nas diversas escalas geográficas e suas imbricações que, por vezes, resultam em metamorfoses espaciais ao nível do local, fruto da articulação político-econômica em diferentes escalas. Frente a esta realidade podemos constatar que o Porto Velho, alvo desta pesquisa, a partir de meados de 1910 com a construção do Porto Novo, já não possuía importância às atividades portuárias para as importações e exportações como foi no decorrer do século XIX. Sendo assim, a primeira década do século XX foi marcada pela transformação na área portuária, Torres (2006) elucida:

A companhia francesa do Porto do Rio Grande, entre 1908 e 1919, passa a controlar a área do Porto Velho. A partir de 1911 iniciam as obras dos Molhes da Barra e, em 1915, é inaugurado o Porto Novo. Com a encampação da companhia francesa pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul, em 1919, o Porto passa para a esfera da administração estadual. (TORRES, 2009: 29)

Este período descrito acima revelou o novo padrão que se impõe, a modernização das operações portuárias, diga-se das técnicas e da necessidade, da entrada de grandes embarcações, a modernização da infraestrutura portuária. Assim, a modernização foi regida pelas obras do aumento do calado, pois o porto de Rio Grande apresentava condições físicas adversas e não favoráveis à navegação das grandes embarcações. Estes fatores foram cruciais para a decisão da tomada das obras dos molhes da barra<sup>10</sup>. Essas condições foram basilares para a manutenção das atividades portuárias até os dias atuais e, conseqüentemente, abriu portas para a expansão para além do Porto Novo, mas para o atual Superporto.

Convém salientar que a diferenciação do prestígio do Porto Velho ocorreu devido à realocação das atividades para o Porto Novo, fatores elencados acima. Dessa forma, frente à inauguração do Porto Novo, que ocorreu no ano de 1915, fato este que leva a uma nova configuração espacial que deixa para trás as infraestruturas do Porto Velho sob nova égide e, por conseguinte, o esvaziamento (parcial) das atividades portuárias até então exercidas e vinculadas à economia e ao núcleo primitivo da cidade. No entanto, é evidente que:

Apesar da inauguração do Porto Novo, em 1915, a importância do Porto Velho persiste enquanto ancoradouro de embarcações de pequeno e médio porte, descarga

---

<sup>10</sup> Compagnie Française du Rio Grande do Sul, empresa constituída em Paris e autorizada a exercer atividades no Brasil através do Decreto 7.007, de 2 de julho de 1908, a fim de executar obras de melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul (PRADEL, 1979, p. 25).

de pescado e tráfego de passageiros e embarcações ligando Rio Grande a São José do Norte e as ilhas. (TORRES, 2009: 31)

Ao nível intraurbano na cidade do Rio Grande, e sobre a configuração e estrutura urbana aliada ao Porto, é relevante considerar que entre os períodos comerciais e a fase industrial houve um legado histórico e também funcional. Além das atividades existentes podemos encontrar vestígios do passado, tal como resultado do período e das características descritas por Martins (2006)

O capital comercial continuou a especializar-se fundamentalmente nas ruas próximas ao Porto Velho, ou seja, Rua da Praia e Rua da Boa Vista, hoje Marechal Floriano e Riachuelo, respectivamente, consolidando essa zona da cidade como a mais importante comercialmente. A acumulação de capital nesse período fez com que essas ruas apresentassem perfis arquitetônicos arrojados, muito representados pelas casas comerciais, já que a maior parte delas situava-se nessas ruas. (MARTINS, 2006: 93)

Neste contexto, as relações político-econômicas, influenciadas pelas políticas, nacionais e relacionada às questões locais resultou em uma dinâmica urbana própria. Dessa forma, desde a gênese da formação do território do Rio Grande do Sul, foi na região sul rio-grandense que as relações com o latifúndio, caracterizado por expressivas desigualdades sociais foi acentuada. A região sul rio-grandense originou-se tendo com bases o trabalho escravo o que se reflete nas relações de trabalho, que na passagem para o período industrial a escassa mão-de-obra especializada atraiu trabalhadores das diferentes cidades da região e do país. Sobre esta ótica tem-se que tanto as atividades portuárias quanto as fabris, seguem até os dias atuais, representado aqui pelo Polo Naval, atraindo migrantes em busca de trabalho e a acentuada disparidade entre os diferentes estratos sociais são características da cidade do Rio Grande. São algumas relações que contribuem para a explicação dos processos que resultam nas relações econômicas e na organização social existente na porção sul até os dias atuais, Pesavento contribui ao evidenciar que:

A sociedade gaúcha experimentou um processo peculiar de transição para as relações capitalistas de produção, marcado pela presença da pequena propriedade da terra e pela fragmentação do capital comercial e industrial. A questão nuclear dessa transição foi a passagem da mão-de-obra escrava para o trabalho assalariado, que exigiu a conformação de um mercado de trabalho livre e a elaboração de novas formas de dominação do capital sobre o trabalho (PESAVENTO, 1989).

Ainda se tem que o período áureo se entendeu de 1874 até 1930:

[...] quando transformações na economia nacional ditaram mudanças locais na disputa de mercado com a economia fabril do centro do País, especialmente São Paulo. Este importante ciclo industrial conheceu seu declínio. A estagnação de

determinados setores da economia acabou culminando com o fechamento de várias empresas industriais nas décadas de 1950 e 1960, o que trouxe novas formas de ocupação espacial, pondo fim à cidade planejada pela municipalidade sob inspiração do urbanismo francês e cedendo lugar a todo tipo de especulação fundiária sob os ditames da iniciativa privada, com participação direta das empresas fabris em crise. (MARTINS e PIMENTA, 2004: 05).

Em suma, foi através das relações comerciais com o impulso para a formação do parque fabril e das novas relações econômicas instauradas na cidade que resultaram na configuração atual. Estas relações, por sua vez, estão presentes tanto na forma quanto na estrutura urbana, em sua cultura que pode ser constatada pelas diversas heranças dos imigrantes tanto oriundos de diferentes países, bem como das outras regiões do país.

Frente à crise da indústria, surge a 2ª fase industrial, com base na indústria pesqueira entre as décadas de 1970 a 1990. Este setor apresentou atuação crescente, visto que esta atividade já estava se desenvolvendo desde os anos de 1889, na cidade do Rio Grande.

Já na contemporaneidade, uma das empresas pioneira no setor foi a Leal Santos S.A. que juntamente com as demais empresas do ramo produziam congelados, peixe seco/salgado, pescados enlatados e óleos derivados do pescado, além de também produzirem enlatados, tais como no setor de frutas e legumes (MARTINS, 2006:170).

Entretanto, na segunda metade do século XX o setor obteve fomento de políticas nacionais para o desenvolvimento industrial, de acordo com Martins (2006)

O governo federal, por meio de políticas implementadas quanto à atividade pesqueira, viria a beneficiar o setor por alterações na legislação na década de 1960, com o generoso financiamento proporcionado via Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE), e que acabou envolvendo os embriões industriais que já existiam na cidade. (MARTINS, 2006: 168)

Neste contexto, a cidade passa por metamorfoses, ao passo que a área central abriga inúmeras indústrias de pescados devido à fisiografia que apresenta proximidade com os corpos d'água e, por conseguinte, com o Porto Velho. Entretanto, após o fechamento do parque industrial pesqueiro, grande parte das edificações ainda se encontra nesta área e configuram os *friches industrielles*.

A espacialização das empresas pesqueiras pela cidade do Rio Grande se deu sempre junto aos corpos d'água, por razões óbvias, preponderantemente junto ao canal do Norte, ou seja, ficam distribuídas ao norte do pontal arenoso onde está localizado o sítio urbano. (MARTINS, 2006: 169)

Assim, estas formas remanescentes do 2º período industrial contam através da paisagem parte da história da indústria pesqueira na cidade, além do que nelas está o conteúdo espaço-temporal, ou seja, são rugosidades que contém de forma velada na sua história as

funções e a contribuição para a configuração espacial encontrada nos dias atuais. A Figura 21 ilustra o legado deixado pelo 2º ciclo industrial na cidade do Rio Grande, algumas delas ainda persistem com atividades parciais.

Figura 21 - Imagens das *friches industrielles* de pescado, diversas indústrias desativadas no setor oeste (acima), Pescal (E) e Joqueira (D) (abaixo), respectivamente.



Fonte: Perla Couto. (2012), (2010).

Neste processo, o Porto Velho segue como ponto de referência para as atividades pesqueiras sejam elas ativas ou não. A Figura 22 ilustra, a esquerda, os armazéns do Porto Velho e, ao fundo, a indústria Pescal S.A. A imagem foi realizada a partir da tomada da rua Riachuelo, antiga Rua da Praia.

Figura 22 - Imagem que representa a espacialidade entre a área do Porto Velho e as instalações da indústria pesqueira.



Fonte: Damasceno, 2006.

Levando-se em consideração o processo de formação urbana, constatou-se que o 1º ciclo industrial ocorreu, em grande parte, através do capital comercial acumulado do período comercial e com importante participação dos atores locais tendo destaque os comerciantes locais. Entretanto, o 2º ciclo deixa evidente o processo exógeno que foi fomentado pela ação federal através dos investimentos e incentivos fiscais, como por exemplo, o financiamento via SUDEPE.

### **3.4 Os Ciclos da Indústria Naval, o Polo Naval e o Atual Rearranjo Espacial**

Desde o século XIX se tem indícios da “indústria naval” no Brasil. Esta indústria primitiva, rudimentar e artesanal teve início com a presença de pequenos estaleiros, voltados para a construção de canoas e pequenos barcos. Assim, foram os primeiros passos para o que viria a ser uma atividade de destacada importância e se tornaria uma vocação na região, posto que importantes cidades brasileiras se encontrem na zona costeira e possuem atividades náuticas, voltadas ao sistema marinho e/ou lacustre.

Entretanto, as atividades da indústria naval com investimentos significativos em tecnologia, no Brasil, data dos anos de 1950. Neste período, o desenvolvimento no setor fez parte do Plano de Metas<sup>11</sup> do Governo de Juscelino Kubitschek que previa, entre outros investimentos, constituir a malha rodoviária e a indústria de construção naval. Foi a partir do Plano de Metas, que no ano de 1958 foi instituída a Lei 3.381 (Lei do Fundo de Marinha Mercante (FMM)). Esta normativa, por sua vez, trazia em seu conteúdo a natureza financeira que objetivava, entre as 30 metas do plano, a de número 28 que consistia em investir para o desenvolvimento da Marinha Mercante e com isso na indústria de construção e reparação naval brasileira, e conseqüentemente fornecer recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional; evitar a importação de navios; diminuir despesas com afretamento de navios estrangeiros; assegurar a continuidade das encomendas de navios e estimular a exportação de embarcações (BNDES, 2013).

A partir de 1967, no governo de Costa e Silva, foram criadas políticas específicas para o desenvolvimento do setor naval, como o Plano de Emergência de Construção Naval (PECN: 1969 a 1970) e os dois Programas de Construção Naval (I PCN: 1971 a 1974; II PCN: 1974 a 1980). Foi o período em que o Brasil se tornou o segundo maior construtor naval mundial. Neste período, os estaleiros, através dos planos de construção e desenvolvimento naval, passaram por um momento de grande expansão e apresentando elevado número de encomendas de navios, conforme apresenta o Quadro 8 (SINAVAL, 2010: 02).

---

<sup>11</sup> Foi um plano de cinco anos com intenso envolvimento do setor público no estímulo direto e indireto a investimento em infraestrutura e na indústria de bens de capital.

Quadro 8 - Breve histórico da indústria naval brasileira

Início no século XVI	Pequenos estaleiros artesanais, voltados para a construção de canoas e pequenos barcos, além da prestação de serviços de reparo, foram surgindo ao longo da costa brasileira.	O primeiro estaleiro oficialmente estabelecido foi o da Ribeira das Naus, em Salvador (BA).
O marco do desenvolvimento da indústria naval privada ocorreu em 1846	Niterói (RJ), com Irineu Evangelista de Souza, o “Visconde de Mauá”	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Estabelecimento de Fundição e a Companhia Estaleiro da Ponta da Areia se tornou o maior empreendimento industrial do Brasil, empregando mil operários.</li> <li>● 72 navios fabricados em 11 anos.</li> </ul>
1850		Estaleiro Só (Rio Grande do Sul).
1886		Estaleiro Caneco (Rio de Janeiro)
1914		Estaleiro Emaq (Rio de Janeiro)
Plano de Metas (1956 – 1961)	A política industrial desenhada esteve fortemente ligada à política industrial para a Marinha Mercante.	Construção do navio tanque Presidente Juscelino no Estaleiro da Verolme United Shipyards.
1960		A indústria de construção naval brasileira estava oficialmente implantada no início da década de 1960.
1968	Construção da 1ª plataforma da Petrobras (P1)	Construção da Petrobras 1 (P1), pela Companhia Comércio e Navegação, no estaleiro Mauá (RJ), com capacidade para executar serviços numa lâmina d’água de 20 metros.

1980	Abertura da economia	<ul style="list-style-type: none"> <li>● abertura da economia à concorrência estrangeira;</li> <li>● crise da econômica mundial.</li> </ul>
1990	Concorrência estrangeira	<ul style="list-style-type: none"> <li>● restrição na capacidade de investimento;</li> <li>● Parque fabril com defasagem tecnológica;</li> <li>● estagnação da produção naval brasileira por cerca de vinte anos entre as décadas de 1980-2000.</li> </ul>
2003	Novo ciclo da indústria naval	
Em dezembro de 2003, o Presidente Lula decretou a criação do Prominp		Construção da P-51 e P-52
2005	Descoberta do pré-sal	
2007/novembro	Anúncio da descoberta do pré-sal	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anúncio da descoberta de uma grande reserva de petróleo, localizada a 180 km da costa e a 7 mil metros de profundidade, na camada pré-sal.</li> <li>● Criação do Prominp e a contratação da construção no país das Plataformas P-51 e P-52.</li> <li>● Ressurgimento da indústria naval e offshore brasileira;</li> </ul>
2007	Criação do PAC 1	O PAC promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável.

2011	Criação do PAC 2; O PAC entrou na sua segunda fase.	Foi adotada a mesma estratégia, com mais recursos e mais parcerias com estados e municípios, para a execução de obras estruturantes que pudessem melhorar a qualidade de vida nas cidades brasileiras.  ● A Indústria Naval foi alavancada com o PAC 2 por meio do Programa de Modernização e Expansão da Frota de Petroleiros (Promef I e II).
2015	A crise econômica e política se instalam	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Crise político-econômica;</li> <li>● Demissões em massa no setor da indústria naval</li> </ul>

Fonte: SINAVAL, Cenário-da-Construção-Naval-Brasileira-Balanço-e-defesa-do-setor Relatório do PAC 2 (2011). Organizado por Perla Couto, (2018)

Neste contexto, foi no ano de 2005 que a cidade do Rio Grande se abriu para mais um ciclo de desenvolvimento industrial, neste novo ciclo à indústria naval. Este ciclo compreende as plataformas *offshore* e de naviepeças, e aliado a isso o desenvolvimento do setor metal-mecânico, entre outros setores como logístico, energético, que dinamizaram a região como um todo e a expansão na geração de trabalho e renda. Um bom exemplo é o polo metal-mecânico localizado na Região Metropolitana da Serra Gaúcha no Estado do Rio Grande do Sul.

Nesta direção, a descentralização da indústria naval no território brasileiro foi o fator que contribuiu ao desenvolvimento de diferentes regiões, neste caso que abrigaram a indústria naval com atração de outras indústrias de base, a exemplo, já mencionada da metal-mecânica que fornece insumos para a indústria naval.

Figura 23 - Localização dos estaleiros no Brasil



Fonte: SINAVAL (2014)

Entretanto, juntamente com a descentralização da indústria naval e a implementação do Polo Naval na cidade do Rio Grande surge a reestruturação produtiva no nível regional que traz consigo o encadeamento entre indústrias e com isso um conjunto de economias. Nesses termos, entre as indústrias locais e externas tem-se que é importante observar,

[...] que o enfoque dado recentemente ao desenvolvimento regional no Brasil se baseia no modelo endógeno, onde as potencialidades locais são destacadas e servem de base para a alavancagem do desenvolvimento das regiões. No entanto, políticas em escala macro, isto é, baseadas em projetos ditos estruturantes, como grandes infraestruturas de energia e transportes, bem como grandes complexos industriais de base, bens intermediários e finais, ainda são capazes de redesenhar o processo de desenvolvimento de uma região. No caso do extremo sul do Rio Grande do Sul, a política de renascimento da indústria naval é este vetor indutor do desenvolvimento regional, traduzindo uma estratégia espacial na esfera federal do tipo espaço projetado sobre um espaço herdado (LIPIETZ, 1988, *apud* CARVALHO, 2013: 938).

O ciclo produtivo do Polo Naval, diferente dos demais ciclos, sobre o aspecto temporal, foi breve. Esta fase, que compreendeu entre os anos de 2005 a 2015, tinha uma perspectiva de que os investimentos para o desenvolvimento da indústria naval abrangessem em torno de 20 a 30 anos. No entanto, foram apenas oito anos entre o vertiginoso crescimento econômico e demográfico e o declínio e finalização das atividades. Para ilustrar as bases do surgimento do projeto que alicerçou a indústria naval brasileira, e conseqüentemente na cidade do Rio Grande, Macadar (2011) demonstra a justificativa e esboça alguns investimentos estimados para o que foi planejado:

O ressurgimento da indústria naval brasileira tem como mola propulsora a expansão da produção de petróleo e a exploração do pré-sal, ambas demandando a construção de centenas de novas embarcações no País. O Plano de Negócios 2011-15, da Petrobras, prevê a aplicação de US\$ 213,5 bilhões nas atividades desenvolvidas no Brasil, e as estimativas da empresa indicam que, até 2020, serão necessários 568 barcos de apoio especiais, 94 plataformas e 65 sondas. A essa demanda direta da estatal agrega-se a de seus prestadores de serviços, que encomendam barcos de apoio marítimo e de outros gêneros (MACADAR, 2011: s/n).

A importância econômica do Porto do Rio Grande, sua posição estratégica e a opção do Governo Federal de descentralizar o crescimento industrial possibilitaram sua inclusão em programas do governo nacional, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e na recuperação da indústria naval, provocando, assim, uma nova alteração estrutural na cidade no início do século XXI (FAÉ, 2016: 06).

Seguindo sob o ponto de vista estratégico da descentralização da indústria naval, as políticas na escala nacional favoreceram de certa forma o Polo Naval da cidade do Rio Grande. Ao mesmo tempo, também contribuíram para impulsionar o desenvolvimento regional. No entanto, este “empreendimento” que visava a “qualificação da mão de obra, a incorporação de tecnologia mais avançada, o adensamento da cadeia produtiva e a redução de custos” (MACADAR, 2011) não se concretizou.

Diante disso, este processo de rápida ascensão e declínio econômico em que a cidade passou na última década resulta em impactos socioespaciais substanciais tanto para os moradores locais quanto à população que migrou em busca de trabalho e melhores condições

de vida. Sobre este aspecto, o cotidiano dos habitantes sofreu alterações, principalmente com a chegada de trabalhadores migrantes, e com isso as necessidades de maiores demandas e melhorias na infraestrutura urbana ampliaram-se. Entre os principais impactos podemos citar a questão da habitação e o mercado imobiliário restrito para as camadas mais humildes da população, problemas quanto à mobilidade urbana e o acesso à saúde e educação.

O Quadro 9 sintetiza, em termos demográficos, as transformações que ocorreram no início do século XXI na cidade do Rio Grande.

Quadro 9 - População da cidade do Rio Grande

<b>Ano 2000/2010 Estimativas 2017/2018</b>	<b>População/número de pessoas</b>
2000	186.544
2010	197.228
2017	209.378
2018	210.005

Fonte: IBGE Cidades, (2018) organizado por Perla Couto.

Podemos observar no Quadro 9 o aumento populacional estimado para os últimos anos e que reflete o período da instalação do Polo Naval. Além disso, os impactos sobre a crise e queda das atividades da indústria naval, segundo o presidente do SINAVAL, Ariovaldo Rocha (2015), destacam-se tanto do ponto de vista econômico quanto social:

- a) Crise de liquidez (frustração de seis meses no caixa dos estaleiros);
- b) Suspensão das atividades de construção dos estaleiros;
- c) Paralisação das obras de construção das encomendas contratadas;
- d) Demissões em massa (10 mil trabalhadores e perspectiva de outros 30 mil);
- e) Impactos sociais devastadores nas comunidades (“tsunami social”);
- f) Perda de conhecimento e de competitividade internacional;
- g) Atraso na curva de aprendizado (transferência de tecnologia).

No caso da cidade do Rio Grande, o rápido crescimento fez com que a cidade, na medida do possível se reestruturasse. No entanto, com a crise econômica dos anos seguintes, o prefeito Alexandre Lindenmeyer, enfatizou os desdobramentos nefastos nas escalas municipal e regional:

Essa mudança de 180 graus impacta bastante. “Não apenas Rio Grande e São José do Norte, mas em todo o Rio Grande do Sul”, destacou o Chefe do Executivo. Somente em Rio Grande, no ano de 2017, ocorreu uma queda na arrecadação, entre R\$60 e R\$70 milhões em ISSQN e ICMS, o equivalente a 10% do orçamento municipal de 2016, reforçou no seu discurso<sup>12</sup>.

Constata-se que as relações de produção do espaço sigam com a lógica dos ciclos econômicos, e que embora se diferem pela tipologia de atividades e de diferentes tempos de duração dos ciclos, do século XIX ao atual, a ordem de ascensão ao declínio permanece.

O município tem sido historicamente caracterizado, e periodicamente reorganizado, por ciclos econômicos provocados por investimentos financeiros exógenos que identificam e buscam utilizar o potencial econômico do espaço geográfico do município. Estes investimentos, por um lado, promovem o crescimento econômico na primeira parte do ciclo, mas incerteza quando o interesse dos investidores diminui; por outro, provoca periódica reorganização da vida cotidiana da cidade (MARTINS e PIMENTA, 2012:03).

Semelhante aos demais ciclos econômicos, essa fase do Polo Naval teve seu apogeu e decadência. Entretanto, o ciclo do Polo Naval teve rápido crescimento em contrapartida aos longos anos da indústria no início do século XX, porém apresentou ascensão e declínio muito rápido, além de massivos investimentos do Estado. Pode-se concluir que a cidade recebeu investimentos exógenos sobre as atividades no setor naval e, ao nível local, após a crise econômica e a suspensão quase que total destas atividades, a cidade ficou apenas com os problemas. Os impactos dos períodos áureos e de recessão são diversos e podem ser constatados em breve análise, desde o aumento da população residente quanto nas infraestruturas urbanas herdadas do período. Sobre a problemática do uso e valor do solo em conjunto com a habitação, San Martim (2008) esclarece:

Esse novo ciclo econômico suscitado pelo Polo Naval atraiu não só novos investimentos ligados à infraestrutura, comércio e serviços como também trouxe um elevado número de migrantes e a ascensão do valor da terra, promovendo uma grande disputa pelo acesso ao solo evidenciando cada vez mais a expansão das áreas periféricas. (SAN MARTIM et al, 2018: 41)

---

<sup>12</sup> <http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/index.php/noticias/detalhes+3df9f2,,gead-realiza-audiencia-sobre-industria-naval-na-camara-do-rio-grande.html#.W-8QKThKjIU>

Quadro 10 - Síntese dos períodos de formação urbano territoriais da cidade do Rio Grande e do Porto Velho

<b>Períodos</b>	<b>Militar</b>	<b>Comercial</b>	<b>1º ciclo Industrial</b>	<b>2º ciclo Industrial/Complexo pesqueiro</b>	<b>3º ciclo Polo Naval</b>
Funções urbanas	Ponto militar estratégico	Escoamento de produtos e bens de consumo, principalmente o charque.	Abrigava inúmeras indústrias: têxteis, as cordoarias, a fábrica de calçados, a fabricação de alimentos em conservas, os biscoitos, a fábrica de charutos, e os moinhos de farinha	Nesta fase o complexo industrial pesqueiro.	Polo Naval Estaleiro com a função de montar plataformas para a extração de petróleo
Funções do Porto Velho e sua síntese	Transporte de pessoas e como entrada e saída dos militares.  <b>Defesa e transporte</b>	Destaque para a importância portuária ao transporte marítimo de mercadorias, em especial o charque, distribuído e que abastecia o mercado consumidor para todo o país e para o exterior. <b>Comércio e transporte</b>	Escoamento das mercadorias e recebimento de matéria prima.  <b>Comercial</b>	Porto Velho com funções comerciais parciais. Área portuária pouco explorada comercialmente e socialmente.  <b>Comercial/ocioso a diversidade de usos</b>	A retomada da área portuária impulsionada pelo projeto de revitalização.  <b>Lazer</b>
Consequências	O porto como estratégia para entrada e saída da cidade.	O porto como portal de entrada de pessoas e mercadorias, e consequentemente, para o crescimento urbano devido ao desenvolvimento econômico.	Os portos Novo e Superporto salvaguardam a importância de transporte de carga e descarga de mercadorias deixando o Porto Velho com parcial ocupação.	O Porto Velho com usos parciais configura uma área ociosa para ponto de uso social e de diversidade de possibilidades quanto aos usos.	O Porto Velho sob a égide do projeto passa a ser visto e ordenado como espaço de lazer.

Elaboração: Perla Couto, (2018)

#### **4 ENTRE O CAIS E O CAOS: DOS CONFLITOS ÀS POSSIBILIDADES NA VOLTA DA CIDADE AO PORTO VELHO**

Em meio às transformações urbanas, entre períodos de apogeu e declínio econômico, encontra-se o Porto Velho, cristalizado na área Central da cidade. Assim como foi constatado ao longo desta pesquisa de doutorado que aborda a dinâmica socioespacial e a relação do Porto Velho com a constituição urbana da cidade, tem-se que, entre a origem e a atualidade, houve períodos em que a cidade esteve em evidência e em outros o cais do Porto ficou para trás. Atualmente, ele faz parte do contexto da cidade e representa, em face do processo atual, entre o projeto de revitalização e as diversas formas de apropriação, uma possibilidade e um desafio, bem como o compromisso com a população local e sua formação socioespacial, entre a história e a memória da cidade e da sociedade que a constituiu.

Entretanto, através do levantamento realizado na área do Porto Velho por meio de trabalho de campo e dos documentos e dados pesquisados, foi constatado que há três formas de divisão territorial. Essas divisões territoriais contribuem para caracterizar a área de estudo, bem como para compreender a configuração atual, as possibilidades e os conflitos de usos e apropriações e entre a diversidade de atividades: comercial, residencial, lazer, turismo, entre outras. Essas três territorializações consistem no zoneamento do porto realizado pela Superintendência Portuária<sup>13</sup>, outra forma metodologicamente catalogada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), através da compartimentação dos setores censitários, e aquela que evidenciamos neste trabalho, que é a divisão realizada pelo projeto de revitalização. Todas elas representam territorializações funcionais, mas, no entanto, existem de forma paralela à ocupação e à evocação do território simbólico. Este, considerado sob o viés da apropriação da população, pela coletividade e seus contra-usos (LEITE, 2004) do espaço, ou seja, usos não estabelecidos e/ou planejados pelos gestores.

Diante disso, a importância do reconhecimento das diferentes configurações territoriais é que ele contribui não apenas para o planejamento, mas também para identificar quem são os atores e os conflitos inerentes ao processo, bem como esclarecer quais são os

---

<sup>13</sup> A Superintendência do Porto de Rio Grande — SUPRG —, Autarquia Estadual vinculada à Secretaria da Infraestrutura e Logística do Estado do Rio Grande do Sul, criada pela Lei nº 10.722 de 18 de janeiro de 1996, tem por incumbência administrar o Porto do Rio Grande, na qualidade de executor da concessão da União ao Estado, como autoridade portuária executiva, coordenando e fiscalizando as diversas entidades atuantes no Porto Organizado, nos termos da Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. A SUPRG tem a função de explorar e administrar o Porto do Rio Grande, na forma do Convênio de Delegação nº 001-PORTOS/97, firmado pelo Governo Federal com o Estado do Rio Grande do Sul em 1997, bem como a de planejar a política portuária, estudando, melhorando e conservando os canais de acesso do Porto do Rio Grande. Destaque para a conservação dos Molhes da Barra, canal de acesso ao Porto Novo, e para a manutenção de todo sistema hidroportuário do Porto do Rio Grande.

potenciais usos e usuários da área planejada. Assim sendo, empreendeu-se um breve levantamento sobre as três diferentes formas de ordenamento desse território, tendo o cais do Porto Velho como referência. Dessa forma, diante das evidências, foi constatado que a área do estudo de caso está, por um lado, representada pelos projetos e seus limites espaciais, a dimensão territorial (unidade territorial), e, por outro lado, representada pela dimensão simbólica (multiplicidade territorial).

Nesse contexto da divisão territorial, este capítulo foi delimitado sob a ótica da dinâmica socioespacial dos usos na atualidade através da apreensão da realidade posta, pela ocupação da área para diferentes fins. Com o avanço da pesquisa, foi constatado que, em meio a fatores de ordem político-econômica que circundam a espacialização da cidade do Rio Grande, desde o período comercial o Porto Velho figura como indissociável das relações socioespaciais estabelecidas até os dias atuais. Entendemos que as relações entre o antigo e o novo, no sentido da reprodução espacial, estão associadas ao mercado, e à cidade como negócio segundo a atual lógica da reinvenção das cidades, segundo Sánchez (2010). Em contrapartida, a pesquisa sobre o estudo de caso do Porto Velho aponta diferentes e/ou lentas transformações do ponto de vista da transformação da cidade em negócio, como no caso da abertura ao turismo ou da promoção de grandes eventos em escala regional, nacional e até mesmo internacional. Diante dessa realidade, tratamos o estudo de caso com o olhar sobre o processo de revitalização de forma experimental, porém do ponto de vista da geografia urbana, com o planejamento comprometido com as diferenças espaciais e sociais que culminam na análise de dados que contemplam diversos atores: a sociedade civil, as instituições governamentais, além das pesquisas que buscam esclarecer o processo da formação urbana de apropriação coletiva dos diversos estratos sociais.

Assim, foi traçada a análise, articulada e realizada de acordo com as diferentes territorialidades na busca da identificação dos atores envolvidos no processo, bem como das tipologias de usos e apropriações na área de estudo. Neste estudo de caso, o levantamento territorial levou à compreensão das diferentes formas de apropriação, que, por vezes, geram conflitos de ordem política e econômica, culminando com a parcial efetivação do projeto de revitalização.

Podemos conferir a existência de tais conflitos na Figura 24, a qual traz por meio do noticiário a denúncia sobre a precariedade em que se encontra o setor Leste da revitalização. Nesta reportagem, estiveram presentes alguns atores, tais como o Superintendente do Porto Janir Branco, o diretor do CCMar (Centro de Ciências do Mar), Lauro Barcelos, assim como os depoimentos dos populares que frequentam o local. Os entrevistados relataram a

importância do local enquanto espaço de encontro da população e para o turismo. Não obstante, os conflitos de ordem econômica e estrutural das instalações do Porto, que impedem o andamento do processo da revitalização, foram abordados pelos entrevistados.

Figura 24 - Noticiário sobre a revitalização do cais do Porto Velho



Fonte: RBS TV (2018)<sup>14</sup>.

Nessa direção, os conflitos foram identificados como a falta de verba para a realização total do projeto, que culmina com a intenção da implementação das OUCs (Operações Urbanas Consorciadas), e a degradação das infraestruturas do Porto, sendo a ocupação do espaço público por empresas privadas um exemplo disso. Outro conflito eminente está na indefinição, ou no discurso sobre as tipologias dos usos, seja para “devolver a área ao convívio da população” e/ou para implementar as atividades econômicas de emprego e renda, na perspectiva do desenvolvimento do turismo. Na mesma direção, os dados do IBGE sobre os índices de moradia, pessoa e renda contribuem para a caracterização socioespacial e socioeconômica da área que abrange o centro histórico, do projeto de revitalização do cais do Porto Velho e de sua retroárea. Assim, ao articular as diferentes territorialidades, tem-se o panorama socioespacial que, por sua vez, contribui para o planejamento e a elaboração de planos que contemplem a diversidade dos usos. A partir do reconhecimento dos diferentes conflitos e atores envolvidos e através da mediação das tensões, na articulação entre os envolvidos, surge a possibilidade de uma relação em sinergia que possa contribuir e oportunizar o desenvolvimento desse espaço, seja através da ação pública ou privada.

Sendo assim, desde a retomada da área no ano de 1997 para fins de lazer e educação na área do setor Oeste, Rincão da Cebola, a estruturação das atividades de ensino e pesquisa no CCMar foi o fator que impulsionou o dinamismo na área do cais. A partir da retomada do

<sup>14</sup> [http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/jornal-doalmoco/videos/t/edicoes/v/projeto-preve-a-revitalizacao-do-cais-do-porto-de-rio-grande/6908252/?mais\\_vistos=1](http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/jornal-doalmoco/videos/t/edicoes/v/projeto-preve-a-revitalizacao-do-cais-do-porto-de-rio-grande/6908252/?mais_vistos=1)

setor Oeste, o projeto estendeu-se aos setores Central e Leste, embora, como relatado no noticiário, “mais de 20 anos, e a obra não saiu do papel”. Nesse sentido, na atualidade, sob a perspectiva teórica pode se considerar um “vazio urbano”, posto que a área passou por um período de estagnação nas possibilidades dos usos coletivos por diversos estratos sociais, bem como das atividades relacionadas. A desvinculação das atividades portuárias do núcleo central urbano foi o fator que desencadeou o distanciamento das atividades de sua origem, quando os vínculos entre a cidade e o Porto eram estreitos e havia a simbiose entre ambos.

Figura 25 - Imagem histórica da interface cidade-porto, Rua Riachuelo



Fonte: Fototeca Municipal Ricardo Giovannini (s.d.).

Esse complexo movimento de rearranjos, que é articulado entre a política, economia e a práxis, resulta na cidade atual, e nela encontra-se o Porto Velho com seus vínculos históricos, que evidenciam o desenvolvimento da cidade e trazem consigo os potenciais de usos e de novas possibilidades de geração de emprego e renda.

Em contrapartida, essa materialidade, acumulada por diferentes períodos históricos, é que influencia a práxis e condiciona as ações sociais de reprodução do espaço em um movimento único, dialético. Assim, a forma traz consigo os conteúdos socioespaciais, que são contraditórios e por vezes conflitantes, e que se traduzem nos diferentes espaços-tempos, do Porto degradado à promessa da revitalização.

No estudo sobre o Porto Velho, a análise da dinâmica espacial se dá na esfera do local, mesmo reconhecendo as influências das demais instâncias, que revelam os usos para o lazer, para o turismo, bem como a dependência de outras instâncias para prover recursos financeiros, sendo faces das relações de dependência e articulação entre as diferentes escalas de análise. Neste segmento, esta tese versa sobre o espaço diferencial, o espaço das diversas interações socioespaciais, da dinâmica social, “ou espaço de valores de uso produzido pela complexa interação de todas as classes na procura da vida cotidiana” (LEFEBVRE, 1979, p 290).

Entretanto, a volta ao cais pela retomada das relações estabelecidas na interface portuária e diante do potencial cênico e espacial, traz a difícil tarefa de compreender a complexidade espacial de um espaço que, cristalizado no espaço urbano, se abre ao novo. Sobre as relações entre antigas formas e a retomada por novos usos, temos que os processos:

[...] tempo e movimento, afetam as formas, isto é, a pausa e o espaço, mas o espaço pode ‘congelar’ o tempo. A refuncionalização de formas antigas é o melhor exemplo. Convergência, divergência e intercausalidade entre processo e forma são aspectos vinculados a esta complexidade (CORRÊA, 2016, p. 01).

Diante disso, e em face do potencial de usos contido nas frentes de água e em suas inúmeras possibilidades, encontramos no atual projeto de revitalização do Porto Velho do Rio Grande as contradições e conflitos inerentes aos espaços remanescentes. Esses conflitos são de ordens territorial, político-econômica e cultural (patrimônio cultural e histórico), pois tentam adequar as velhas formas aos novos usos.

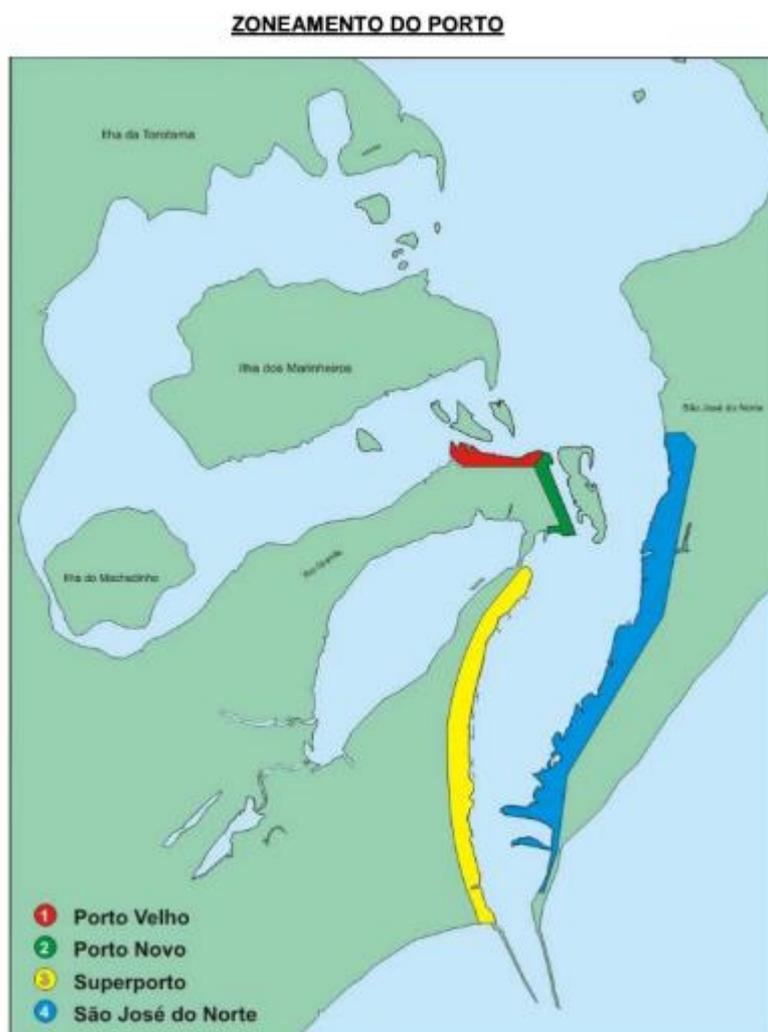
As territorialidades indicam usos por vezes convergentes e outras divergentes, no que tange às atividades demandadas pelos gestores e, por outro lado, pela sociedade civil. Em face disso, este capítulo foi elaborado a fim de contribuir, através do levantamento de dados quantitativos e qualitativos da área de estudo, para evidenciar as transformações urbanas entre o Porto Velho e a sua interface.

Por fim, entre as divisões territoriais, veremos a seguir, sob domínio da superintendência portuária, a elaboração do zoneamento para o complexo portuário que abrange, por sua vez, o Porto Velho. Por conseguinte e concomitante, nesta divisão territorial também destacamos a contribuição do IBGE e dos setores censitários, para então analisar o projeto arquitetônico da revitalização do cais do Porto Velho.

#### 4.1 O Zoneamento do Porto do Rio Grande sob a Ordem da Autoridade Portuária

O complexo portuário da cidade do Rio Grande abrange o Porto Velho, o Porto Novo e o Superporto — ele é administrado pela Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG). Por sua vez, o projeto da revitalização do Porto Velho foi realizado pela SUPRG em conjunto com a Prefeitura Municipal do Rio Grande. Entretanto, outros agentes fazem parte do processo da dinamização da área, como a Universidade Federal do Rio Grande (FURG), responsável pela área de contribuição no setor Oeste, onde se localiza o CCMar, e os próprios locatários do Mercado Público no setor Central, ao proverem as atividades de lazer e comércio.

Figura 26 - Zoneamento da área portuária da cidade do Rio Grande



Fonte: Secretaria de Infraestrutura e Logística da Superintendência do Porto de Rio Grande — SUPRG (2011).

No caso do zoneamento, a área que abrange o Porto Velho mantém as atividades pesqueiras, de ancoradouro e descarga de embarcações de pequeno porte. A última atividade ocupa parte dos três setores, e persiste até os dias atuais.

Figura 27 - Embarcações pesqueiras acostadas no Cais do Porto Velho, setor Central.



Fonte: Perla Couto (2018).

As demais atividades, tais como a militar e a de transporte de passageiros, também são atividades permanentes na área portuária. Atualmente, o Porto Velho abriga atividades diversas e, segundo o zoneamento realizado pela SUPRG (2011), compreende:

- A) Área de Carga Geral para Navegação Interior;
- B) Área de Ensino e Pesquisa;
- C) Área de Turismo e Lazer;
- D) Terminal de Passageiros;
- E) Área Pesqueira;
- F) Área Militar;
- G) Área de Serviços.

Figura 28 - Área do cais do Porto Velho e áreas adjacentes



Fonte: Secretaria de Infraestrutura e Logística da Superintendência do Porto de Rio Grande — SUPRG (2011)  
—, elaborado pelo Labtrans.

Quadro 11 - Zoneamento do Porto Velho

Trecho	Designação	Localização	Destinação
1	ÁREA DE CARGA GERAL PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR	Extremidade Oeste do Cais de Saneamento – Trecho entre prolongamento da Rua General Portinho e extremidade do antigo entreposto de pesca.	Carga e Descarga de Produtos Hortifrutigranjeiros e Materiais de Construção.
2	ÁREA DE ENSINO E PESQUISA	Extremidade Oeste do Cais de Saneamento – Trecho entre extremidade do antigo entreposto de pesca e o prolongamento da Rua Visconde de Paranaguá.	Atividades de Ensino, Pesquisa e Administração da Frota Oceanográfica da Furg.
3	ÁREA DE TURISMO E LAZER	Cais de Saneamento – Trecho entre as Ruas Visconde de Paranaguá e General Neto. Porto Velho – Trecho entre as Ruas General Neto e Coronel Sampaio, incluindo Armazéns 1, 2, 3, 4 e 5.	Atividades Institucionais, Culturais, Recreativas e Turísticas, com a valorização do Patrimônio Histórico Cultural. Atracação de barcos pesqueiros (atividade operacional limitada).
4	TERMINAL DE PASSAGEIROS	Armazém 1 do Porto Velho.	Recepção, embarque e desembarque de passageiros para a travessia RG/SJN e passeios turísticos de barcos.
5	ÁREA PESQUEIRA	Trecho entre Ruas Coronel Sampaio e Almirante Garnier.	Atividades operacionais e industriais pesqueiras.
6	ÁREA MILITAR	Capitania dos Portos e 5º Distrito Naval.	Atividades Militares do 5º Distrito Naval.
7	ÁREA DE SERVIÇOS	Extremidade Leste da Área Militar.	Prestação de serviços às atividades marítimas portuárias.

Fonte: Secretaria de Infraestrutura e Logística da Superintendência do Porto de Rio Grande — SUPRG (2011), elaborado por Labtrans (2011).

A área do Porto Velho possui 640 m de cais, e, segundo Labtrans (2011), os sete trechos dela são destinados à navegação: atracação de barcos pesqueiros e frota de apoio e pesquisa, como também das embarcações da SUPRG, Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG) e Marinha do Brasil.

Figura 29 - Imagem das áreas do Porto Velho, segundo o zoneamento portuário



Fonte: Rafael Aquino (2015).

Além desses usos, a área do cais do Porto Velho também é destinada, segundo o zoneamento realizado pela SUPRG, às atividades de turismo e lazer. Outro uso presente no cais é o do terminal de passageiros (veículos e pedestres), que fazem a travessia para a cidade vizinha de São José do Norte, pela qual se dá o acesso à BR101, que liga o sul do Estado a Porto Alegre e outros estados brasileiros.

Ao redor da área estão os armazéns do Porto Velho, em que se encontra o terminal de passageiros, em conjunto com as atividades de turismo e lazer. Segundo o Labtrans (2011), são cinco armazéns, e cada um comporta 6.552 metros cúbicos, sendo utilizados pelo Museu Histórico, Bombeiros e Defesa Civil, Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), Museu Náutico e pela SUPRG.

Quadro 12 – Quadro-síntese das características dos usos dos armazéns do Porto Velho

<b>Tipo</b>	<b>Comprimento (m) Largura (m) Pé direito médio (m)</b>	<b>Capacidade (m<sup>3</sup>)</b>	<b>Situação</b>	<b>Utilização</b>
A1	60 15,6 7	6.552	SUPRG	Museu histórico do Porto
A2	60 15,6 7	6.552	Cedido	Corpo de Bombeiros e Defesa Civil
A3	60 15,6 7	6.552	Cedido	Sebrae
A4	60 15,6 7	6.552	Cedido	Museu Náutico
A5	60 15,6 7	6.552	Sem uso	SUPRG

Fonte: SUPRG (2013); elaborado por Labtrans (2011). Organização e estruturação por Perla Couto (2019).

Essa caracterização, que data do ano de 2011 nos documentos, é apresentada pela administração portuária que abrange os portos Velho, Novo e Superporto. Ao realizar pesquisa *in loco*, foram constatadas algumas mudanças nos usos dos armazéns. Atualmente, eles estão ocupados da seguinte forma:

- a) Armazém 1: Museu do porto; Arquivo morto do porto;
- b) Armazém 2: cedido pela Prefeitura Municipal ao Banco do Vestuário (atividade filantrópica); garagem do Corpo de Bombeiro;
- c) Armazém 3: vazio;
- d) Armazém 4: Museu Náutico;
- e) Armazém 5: Uso do Porto (sala de reuniões), PAM (Plano de Auxílio Mútuo)<sup>15</sup> e cedido para o projeto Pinípedes do Sul.

Em síntese e sobre a perspectiva dos usos atribuídos pela SUPRG, constatou-se que, embora os espaços sejam utilizados para fins coletivos, sua gestão é de ordem privada. Em contrapartida, a gestão da área do Porto Velho é realizada pela SUPRG, e a revitalização

<sup>15</sup> Entidade fundada em 1982 e tendo assumido personalidade jurídica em 2006, com sede no Armazém A5 do Porto Velho, o PAM-RG é uma associação sem fins econômicos, de caráter organizacional e educacional, com foco na área de proteção da vida humana, do meio ambiente e da preservação do patrimônio, sem cunho político ou partidário, com a finalidade de integrar as ações e recursos de todas as empresas associadas na resposta à situações emergenciais a que qualquer uma delas venha a ser acometida. Disponível em: <https://www.pamriogrande.com.br/>.

passa pela instância de projetos e gestão do privado ao público, com a concessão dos usos do espaço pela autoridade portuária em conjunto com a Prefeitura Municipal de Rio Grande.

Nesse sentido, a área do Porto Velho traz consigo a complexidade de planejamento diante dos impasses que passam pela gestão da administração portuária e que confrontam os demais interesses, como os da PMRG (Prefeitura Municipal de Rio Grande) e os relacionados à intenção dos usos e das novas infraestruturas, com base no projeto da revitalização. Além disso, o projeto deve estar em consonância com questões pertinentes do patrimônio histórico, sendo que o Porto Velho e as edificações existentes como os armazéns são considerados parte dele. Ademais, a localização junto ao centro histórico, que salvaguarda parte do patrimônio histórico e cultural da cidade do Rio Grande, e os usos mistos como a moradia, comércio e serviços devem apresentar certa harmonia entre a diversidade de infraestruturas que compõe o projeto de revitalização e o planejamento urbano.

Para tanto, fez-se necessário o levantamento dos dados da área de forma qualitativa e quantitativa, pois o reconhecimento das edificações e infraestruturas e das formas de ocupação do território possuem relevância para o planejamento urbano para a área do cais. Nesses termos, nota-se a importância das relações com a interface, isto é, as adjacências reveladas entre as infraestruturas, as formas de usos e ocupações existentes e a proposta de contribuir com o planejamento para as novas possibilidades propostas pelo projeto da revitalização do Porto Velho.

#### **4.2 A Interface Porto-Cidade, a Área do Porto Velho em Números Segundo o IBGE**

Após a realização do levantamento, constatou-se que os dados coletados pelo Censo (2010) foram relevantes, além de terem sido ferramentas que contribuíram para as análises, e para o planejamento, como quando documenta o processo de ocupação deste espaço. As variáveis, tal como renda e moradia, contribuem para a caracterização social, e indicam as relações políticas, econômicas e, portanto, socioespaciais contidas nas adjacências do Porto Velho. Isso teve por objetivo trazer ao debate as relações políticas, econômicas e sociais diante dos desafios de planejamento e gestão da área de interface entre a cidade e o Porto Velho.

Em relação à discussão sobre a revitalização do Porto Velho, no nível do planejamento e execução do seu projeto, os dados censitários contribuem para a projeção dos possíveis impactos sobre a valorização/desvalorização entre proprietários de imóveis em razão dos novos e/ou usos diferentes da área. Outra questão relevante é que, em relação ao planejamento

para os usos e ocupações no centro histórico, entre eles está o pretendido desenvolvimento do turismo. Nesses termos, veremos na Figura 13 alguns dados do Censo (2010) referente às ocupações, em que atribuímos grande relevância à variável moradia. Ademais, os setores foram estabelecidos na área de abrangência entre a interface do Porto Velho e a área central. Logo, a variável renda foi catalogada com o intuito de se ter uma noção do perfil socioeconômico da área a que se refere, da interface da área do cais, entre os setores de domínio da superintendência, do IBGE e dos setores do projeto da revitalização.

Sob o viés da revitalização urbana, os dados foram extraídos levando-se em consideração a área do centro histórico que faz interface com o Porto Velho, e por sua vez, para a construção deste capítulo, a análise foi realizada com base nas relações entre as diferentes territorializações. As fusões entre as diferentes abordagens, qualitativas e quantitativas e das diferentes territorialidades, enriqueceram o estudo do ponto de vista socioespacial. Para tanto, foram elencados cinco setores que fazem interface com a área da revitalização. A análise de dados estatísticos desses setores contribuiu, através de amostragem, para o reconhecimento do perfil socioeconômico dos moradores da área do entorno do projeto da revitalização.

Diante disso, este levantamento dos dados segundo o IBGE pode contribuir para o planejamento da área, bem como para a execução do projeto, a partir das possibilidades entre os usos e os conflitos, e entre as atividades propostas e potenciais contidos nesse espaço, de acordo com as infraestruturas existentes.

Quadro 13 - Descrição e localização dos setores de interface entre o projeto de revitalização e a área da revitalização

<b>Setor</b>	<b>Descrição do setor/localização</b>
<b>431560205050001</b> <b>SETOR A</b>	Encontro da Rua Visconde de Paranaguá com o canal do Rio Grande. Do ponto inicial, segue-se pelo canal do Rio Grande até a Rua Andradas, chegando à Rua Marechal Floriano Peixoto e seguindo por esta até Rua Luiz Loréa. Então, segue-se até a Rua Visconde de Paranaguá, e por esta até o ponto inicial.
<b>431560205050008</b> <b>SETOR B</b>	Encontro da Rua General Bacelar com a Rua Andradas. Do ponto inicial, segue-se pela Rua Andradas até a margem do canal do Rio Grande, e pela margem até o prolongamento da Rua Benjamin Constant. Então, segue-se por este até a referida Rua General Bacelar, e por esta até o ponto inicial.
<b>431560205050009</b> <b>SETOR C</b>	Encontro da Rua República do Líbano com a Rua Benjamin Constant. Do ponto inicial, segue-se pela Rua Benjamin Constant e seu prolongamento até o canal do Rio Grande. Então, segue-se pela margem do canal até o prolongamento da Rua Fernando Duprat da Silva, por este e pela referida rua até a Rua República do Líbano, e por esta até o ponto inicial.
<b>431560205050010</b> <b>SETOR D</b>	Encontro da Rua República do Líbano com a Rua Fernando Duprat da Silva. Do ponto inicial, segue-se pela Rua Fernando Duprat da Silva e seu prolongamento até o canal do Rio Grande, e pela sua margem até a Rua Almirante Barroso. Então, segue-se até a Rua República do Líbano, e por esta até o ponto inicial.
<b>431560205050034</b> <b>SETOR E</b>	Encontro da Rua Gomes Freire com a Rua General Portinho. Do ponto inicial, segue-se pela rua General Portinho até o canal do Rio Grande. Então, segue-se pela margem do canal até a Rua Visconde de Paranaguá, por esta até a Rua Gomes Freire, e por ela até o ponto inicial.

Fonte: Sinopse do Censo Demográfico (IBGE, 2010). Organizado por Perla Couto. (2018).

O Quadro 14 apresenta os dados, segundo o IBGE, sobre o número de pessoas, bem como de residências ocupadas ou não. Estas variáveis indicam os índices de ocupação da área e contribuem para o planejamento no sentido de reconhecer, diante dos possíveis impactos na conversão do espaço ao turismo, por exemplo, quantas pessoas podem ser atingidas, seja pelo impacto no valor da terra ou do mercado imobiliário.

Quadro 14 - Quadro de dados extraídos do Censo sobre a população no entorno da área do projeto de revitalização do Porto Velho, com a relação ao número de domicílios e pessoas residentes

SETOR	PESSOAS RESIDENTES	DOMICÍLIOS PARTICULARES E COLETIVOS	DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES NÃO OCUPADOS – VAGOS
(A)	322	245	47
(B)	276	198	38
(C)	313	175	43
(D)	347	181	37
(E)	496	268	69
<b>Total</b>	<b>1754</b>	<b>1067</b>	<b>234</b>

Fonte: Sinopse do Censo Demográfico (IBGE, 2010). Organizado por Perla Couto (2018).

Podemos observar, no Quadro 14, que os dados do Censo nos indicam uma realidade em que se encontra o maior número de pessoas no setor E, e em que se apresenta igualmente proporcional ao número de domicílios vagos. Em contrapartida, percebemos que entre os cinco setores há pouca discrepância em relação às variáveis estabelecidas no quadro acima. Nesse sentido, podemos atribuir certa homogeneidade às relações entre números de pessoas residentes, domicílios particulares e coletivos e os particulares permanentes não ocupados. Essas amostras passam a ser relevantes sob a ótica do planejamento ao atentar à importância dos estudos de impactos sociais, não se restringindo apenas ao local planejado pelo projeto de revitalização, mas também considerando suas adjacências, as quais sofrem influências diretas das intervenções urbanas nas áreas centrais.

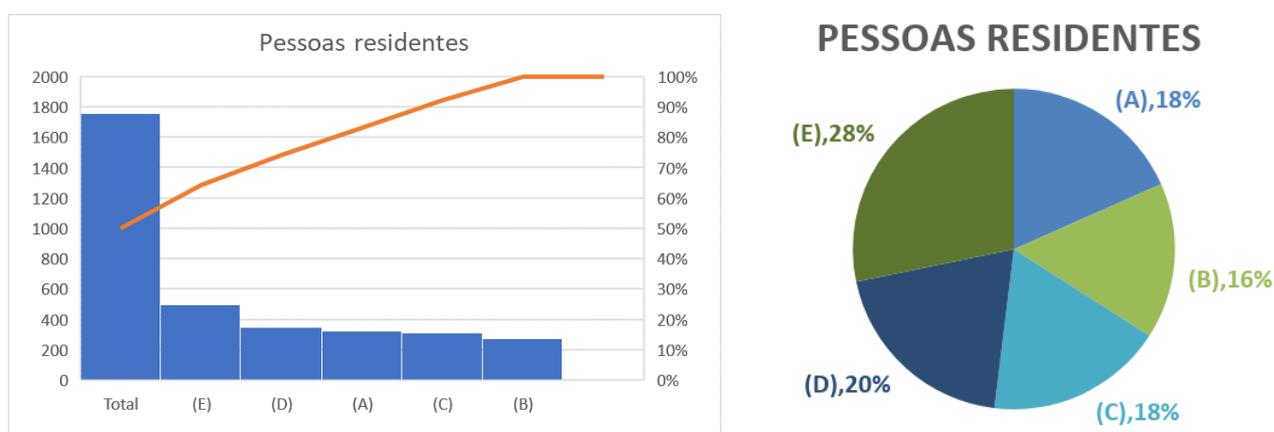
Mapa 2 - Setores de interface porto-cidade segundo o IBGE



Fonte: Perla Couto e Karla Cassiano (2019).

Seguindo nessa direção, o setor Oeste, área no Rincão da Cebola que faz interface com o setor E (IBGE), atualmente apresenta condições mais favoráveis aos impactos decorrentes da revitalização — isto porque essa área faz interface com o setor Oeste e apresenta um maior dinamismo que é fruto das intervenções idealizadas pelo projeto da revitalização do Porto Velho. Ainda sobre essas variáveis, os gráficos representados no Gráfico 1 demonstram a relação percentual entre as pessoas residentes nos cinco setores censitários consultados.

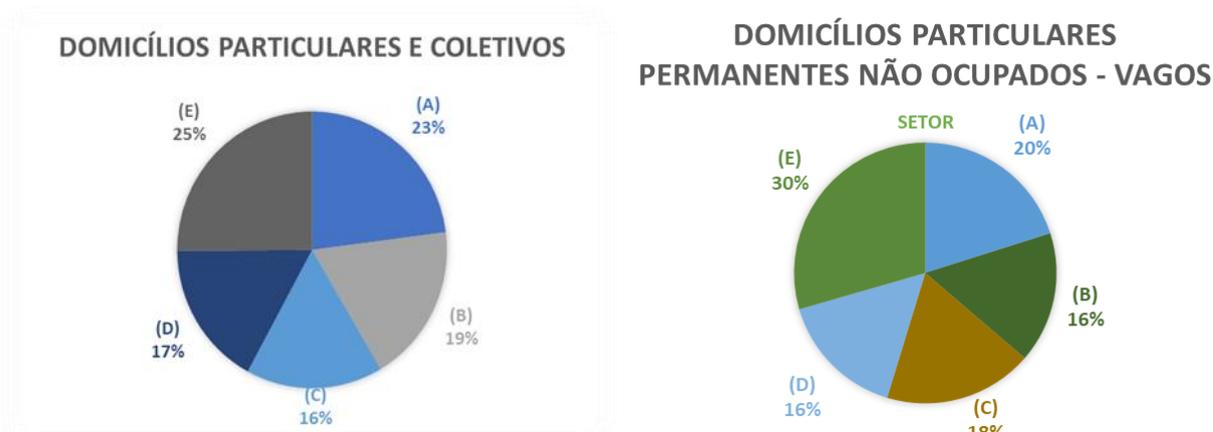
Gráfico 1 - Gráfico demonstrativo sobre os setores e os índices de pessoas nele residentes



Fonte: Sinopse do Censo Demográfico (IBGE, 2010). Organizado por Perla Couto (2018).

As informações sobre domicílios revelam semelhanças entre os dados de pessoas residentes e a porcentagem de domicílios permanentes, ao passo que os setores E e A lideram com o maior número de pessoas residentes e de domicílios. Já no que diz respeito à variável dos domicílios vagos, constatou-se que lidera, com os maiores índices, o setor E, que apresenta certa discrepância em relação aos setores B e D. Diante disso, é possível inferir, em relação à variável domicílios particulares permanentes não ocupados, que a área correspondente ao setor Oeste da revitalização possui maior reserva para as atividades do ramo imobiliário.

Gráfico 2 - Demonstrativo da porcentagem dos domicílios nos setores da interface cidade-porto



Fonte: IBGE SINOPSE DO CENSO (2010). Elaborado por Perla Couto (2018).

Nesses termos, também foram considerados relevantes os dados que dizem respeito à variável renda, nos setores que fazem interface com a área da revitalização. Os dados cedidos pelo IBGE sobre a renda por domicílio e a renda nominal demonstram, de forma resumida, o perfil socioeconômico dos moradores nos setores correspondentes a cada interface dos setores pesquisados.

Tabela 1 – Quadro, pessoa e renda nos setores com interface na área da revitalização do cais do porto

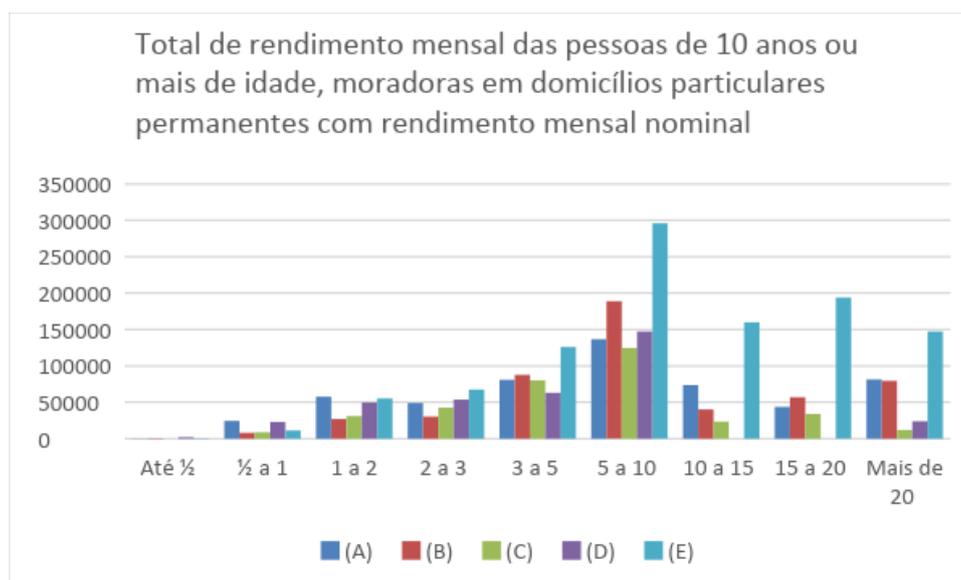
Setor	Total do rendimento nominal mensal das pessoas de 10 anos ou mais de idade, moradoras em domicílios particulares permanentes com rendimento nominal mensal								
	Salários mínimos								
	Até ½	½ a 1	1 a 2	2 a 3	3 a 5	5 a 10	10 a 15	15 a 20	Mais de 20
(A)	322	24.600	57.780	49.027	81.000	136.700	73.700	43.800	81.500
(B)	725	8.180	27.080	30.460	87.794	189.000	40.280	57.000	79.500
(C)	0	8.900	31.142	42.900	80.150	124.680	23.500	34.000	12.000
(D)	2067	23.000	49.875	53.930	63.050	147.290	0	0	24.000
(E)	720	11.330	55.340	67.525	126.060	295.951	159.900	193.900	147.300

Fonte: IBGE, Censo 2010. Organizado por Perla Couto (2018).

Os dados no Gráfico 3 e na Tabela 2 mostram os índices diferenciados de renda entre os cinco setores. Essas variáveis contribuem para entender o perfil

socioeconômico, e, portanto, de que forma a revitalização pode influenciar no sentido da valorização/desvalorização espacial, de mudanças no perfil dos habitantes (médio a longo prazo do processo de intervenções), bem como das tipologias de usos possíveis e adequados a cada perfil social de determinado setor em relação aos setores da revitalização.

Gráfico 3 - Gráfico de pessoas residentes e renda nos setores com interface na área da revitalização do cais do porto por salário mínimo



No Gráfico 3, constatamos que o maior índice da variável, salário mínimo se encontra na faixa de 5 a 10 salários mínimos nos setores E, B, D, A e C, respectivamente. Da mesma forma, a faixa entre 15 e 20 e de mais 20 é liderada pelo setor E, que está localizado nas imediações do setor Oeste.

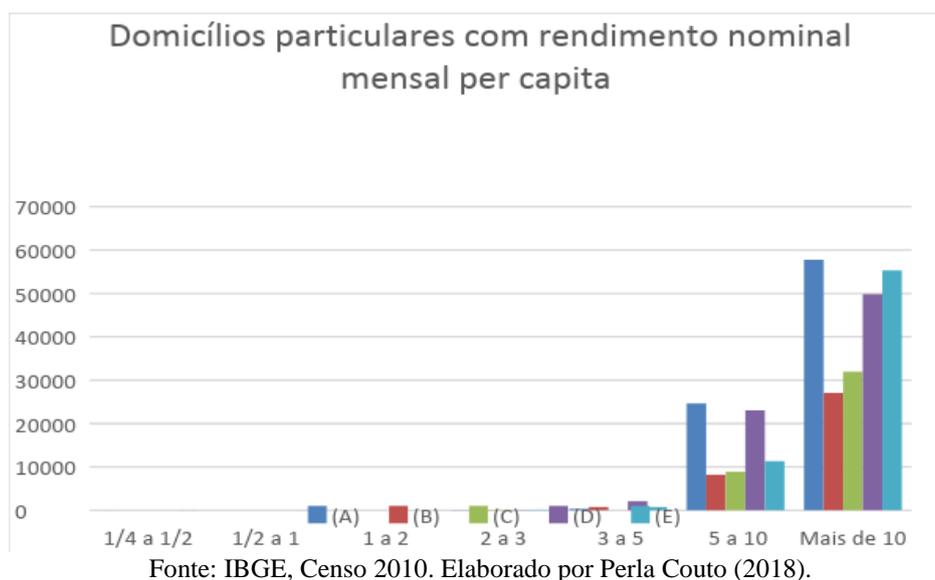
Tabela 2 – Quadro-síntese dos domicílios particulares com rendimento nominal mensal domiciliar per capita

Setor	Domicílios particulares com rendimento nominal mensal domiciliar per capita						
	Salários mínimos						
	1/4 a 1/2	1/2 a 1	1 a 2	2 a 3	3 a 5	5 a 10	Mais de 10
(A)	12	5	5	53	322	24.600	57.780
(B)	6	6	6	73	725	8.180	27.080
(C)	4	4	1	112	0	8.900	31.942
(D)	0	0	2	71	2.067	23.000	49.875
(E)	26	21	11	112	720	11.330	55.340

Fonte: IBGE, Censo 2010. Organizado por Perla Couto (2018).

Essa amostragem evidencia que os setores A e E possuem pessoas responsáveis pelos domicílios com maior renda em relação aos demais. Essa constatação contribui para o planejamento do projeto de revitalização, ao passo que atenta para o fato de que esses setores supostamente possuem maior probabilidade de apresentarem maior valorização sobre os usos do solo. Não se deve descartar a possibilidade da valorização espacial, visto que o projeto não prevê melhorias apenas no cais, mas sim nas adjacências nas quais está inserido o centro histórico, comercial e residencial da cidade. Citam-se, por exemplo, as melhorias nas infraestruturas, como implementação de ciclovias, estacionamentos, iluminação e das atividades de lazer.

Gráfico 4 - Demonstrativo dos domicílios particulares com rendimento nominal mensal domiciliar per capita por salário mínimo



Podemos observar no Gráfico 4 que a renda nominal per capita é mais elevada, com renda superior a 10 salários mínimos, nos setores A, E e D, respectivamente, sendo também mais elevada de 5 a 10 salários entre esses mesmos setores. Já a faixa de renda de ¼ até 5 salários possui os menores índices nos setores A, E e D, em comparação com as outras faixas. Em contrapartida, a análise das variáveis pessoas residentes, domicílios particulares e coletivos e os particulares permanentes não ocupados — vagos — evidenciou os maiores índices no setor E com interface no setor Oeste, enquanto os maiores índices de renda foram liderados pelos setores A, D e E. O setor A, por sua vez, localiza-se na área que abrange o setor Leste da revitalização, nas adjacências dos armazéns do Porto Velho.

Podemos inferir das variáveis do IBGE que os setores A e E lideram do ponto de vista dos que detêm maiores rendimentos, pessoas residentes, domicílios particulares e coletivos, e os particulares permanentes não ocupados no setor E. Nesse sentido, podemos, a partir disso, analisar os setores da revitalização sob a ótica dos maiores índices de moradias e renda apresentados pelos setores Leste e Oeste; logo, supostamente com potencial para maior valorização espacial, até o ano de 2010. Diante disso, o setor Central possui menor índice de moradores, como demonstra o gráfico da porcentagem dos domicílios nos setores da interface cidade-porto, mas, em contrapartida, apresenta uma área de maior intensidade comercial, como o Mercado Público, posto de gasolina, entre outros. Outro fator evidenciado reside no setor Central, que apresenta os menores índices residenciais e salariais. Em vista disso, cabe ressaltar a presença de edificações pertencentes ao patrimônio histórico ou cultural e utilizadas para fins institucionais, como a Biblioteca Rio-grandense, o Prédio da Câmara de Comércio, o Prédio da Alfândega, a Praça Xavier Ferreira, entre outras edificações de igual relevância. Sendo assim, os dados do IBGE, juntamente com as atividades existentes e demonstradas pelo zoneamento realizado pela SUPRG e com o projeto arquitetônico e executivo, conduzem esta etapa da tese, que tem a intenção de discutir os possíveis conflitos de usos através das diferentes territorialidades e os usos pela população de outras localidades da cidade e fora dela no local do estudo de caso.

Destacamos, a seguir, a área do Porto Velho, objeto de estudo nesta tese sobre a elaboração e desenvolvimento do projeto de revitalização. O projeto, como já mencionado, foi realizado entre a SUPRG, a Prefeitura Municipal e o escritório de arquitetura selecionado por concurso público, estando em destaque o arquiteto responsável, Raul Macadar. O projeto executivo é dividido entre os três setores — Oeste, Central e Leste —, e, assim, ao se analisarem as diferentes abordagens do estudo de caso entre as distintas maneiras de apropriação do local, foi constatado que a área também apresenta, além das projeções realizadas que indicam diferentes territorialidades, a apropriação coletiva pela diversidade de frequentadores e de atividades que não são evidenciadas nos projetos.

Em resumo, sob o enfoque da revitalização do Porto Velho, o Quadro 15 apresenta as seguintes informações.

Quadro 15 - Territorializações da área do Porto Velho

<b>Regência</b>	<b>Divisão espacial</b>	<b>Território</b>	<b>Escala de ação</b>	<b>Finalidade</b>
SUPRG	Sete áreas no setor do Porto Velho	Funcional	Esfera pública/privada	Usos pré-estabelecidos
Revitalização/ projeto executivo	Três setores	Funcional/ simbólico	Esfera pública	Usos e apropriações coletivas
IBGE	Cinco setores censitários	Divisão setorial	Esfera pública	Quantificação do espaço urbano

Elaborado por Perla Couto (2019)

Diante das diferentes formas da territorialização, encontra-se o Porto enquanto interface entre a cidade e a Lagoa dos Patos, no nível político-econômico entre as possibilidades e desafios ao planejamento, e no nível social dos usos e apropriações pela coletividade. Essa interface é resultado do acúmulo desigual de tempos representado pela dinâmica de seus ciclos produtivos, e assim reflete a possibilidade à diversidade de usos e de conflitos, bem como de perspectivas para possíveis e diversificadas formas de ocupações.

## **5 O PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DO PORTO VELHO, A FRENTE D'ÁGUA ENTRE USOS E A LENTA E IMINENTE METAMORFOSE DO ESPAÇO URBANO**

Há 20 anos foi elaborada a primeira versão do projeto de revitalização do Porto Velho, quando, no ano de 1998, o arquiteto Raul Macadar obteve resultado positivo de um Concurso Nacional de Arquitetura que foi promovido pela IAB (Instituto de Arquitetos do Brasil). O projeto corresponde à revitalização dos três setores do entorno do cais da cidade do Rio Grande, tendo sido compartimentado entre: setor Oeste, setor Central e setor Leste que, em sua totalidade, possuem 51 mil m<sup>2</sup> de área, em sendo que 640 m<sup>2</sup> correspondem à área de cais.

Segundo o entrevistado representante da SUPRG, uma das causas que impulsionou a criação e continuidade do projeto de revitalização do Porto Velho foi o fato da ausência das atividades portuárias, de carga e descarga neste local, que no passado fez parte da interação entre população e as atividades comerciais. Nestes termos nas falas dos diferentes agentes tem-se o compromisso de “devolver o espaço” à população e que segundo o representante da SUPRG é o fundamento central da abertura deste espaço. O entrevistado esclarece que as operações de carga e descarga não permitiam o acesso ao cais pela população, entretanto, visto que as atividades foram realocadas o Porto Velho perdeu sua função comercial o que permite a retomada para novas funções. Neste sentido o Porto velho teve na ausência da função comercial, o principal objetivo que norteou o projeto de revitalização. Dinante disso, o objetivo da revitalização está centrado na abertura para as diversas atividades planejadas e estabelecidas no Projeto executivo e arquitetônico. Assim, identificamos as atividades (atuais) que podem ser relacionadas com o movimento de convergência, de modo ao fato de representarem uma forma sintética de modelos de planejamento nos residuais urbanos, tais como os usos destinados ao turismo, lazer, cultura, gastronomia, comércio.

Nesta direção, na fala do representante da SUPRG, foi declarado que a origem da intenção da retomada do Porto Velho formou-se a partir de um consenso da ideia de revitalizar o Porto, entre os diferentes agentes, embora tenha partido da própria SUPRG. Sobre os fundamentos da revitalização, e que para dar seguimento a essa ideia foi “necessário o apoio dos colegas, e que outras instituições fizessem adesão ao processo, neste sentido formou-se um consenso de revitalizar o Porto Velho, que ganhou corpo e

virou um ato constitucional o que resultou na participação do concurso de arquitetura”<sup>16</sup> (informação verbal). Nestas circunstâncias, a ideia e iniciativa surge na Superintendência portuária, uma vez que o porto Velho é patrimônio que faz parte do complexo portuário, por isso a ideia surge no superporto. A partir disso, outras intuições aderiram a formulação e busca pela execução do Projeto de revitalização, entre elas: o Governo Municipal, Estadual, IAB, o Ministério dos Transportes, entre outros.

Sobre a participação popular no desenvolvimento do projeto, o representante do Porto, relatou que a participação popular foi representada pelas intuições públicas participantes, a Prefeitura Municipal, o Ministério dos Transportes, neste caso a “acomunidade foi representada pelas instituições públicas”<sup>17</sup> (informação verbal). Além disso o desenvolvimento do projeto foi impulsionado por haver um Plano Federal de revitalização de áreas portuárias que já ocorria em outros portos e para isso buscou-se o envolvimento das instituições públicas.

Este processo da retomada da área do cais do Porto Velho desenvolveu-se em duas etapas, na primeira foram selecionados três trabalhos os quais foram levados à consulta de viabilidade urbanística. Esta etapa foi acessível em consulta preliminar sobre a viabilidade urbanística, que foi avaliada pela Prefeitura Municipal do Rio Grande em conjunto com o debate técnico definido em audiência pública. A partir disso, o projeto de revitalização elaborado pelo arquiteto Macadar foi habilitado a concorrer a etapa final coordenada pela IAB/RS. Assim, ficou a cargo do IAB/RS a função de comissão julgadora enquanto foram definidas as condições gerais por uma comissão deliberativa com a função de orientar e dar assistência a coordenadoria e à comissão julgadora. Para tanto, a comissão deliberativa foi composta pelos seguintes órgãos e entidades:

- a) Secretaria do Estado dos Transportes
- b) Secretaria do Estado da cultura
- c) Secretaria do Estado do turismo
- d) Divisão de Planejamento/ SUPRG
- e) Assessoria técnica/ SUPRG
- f) Supervisão de Planejamento/SUPRG
- g) Coordenação de Planejamento/PMRG

---

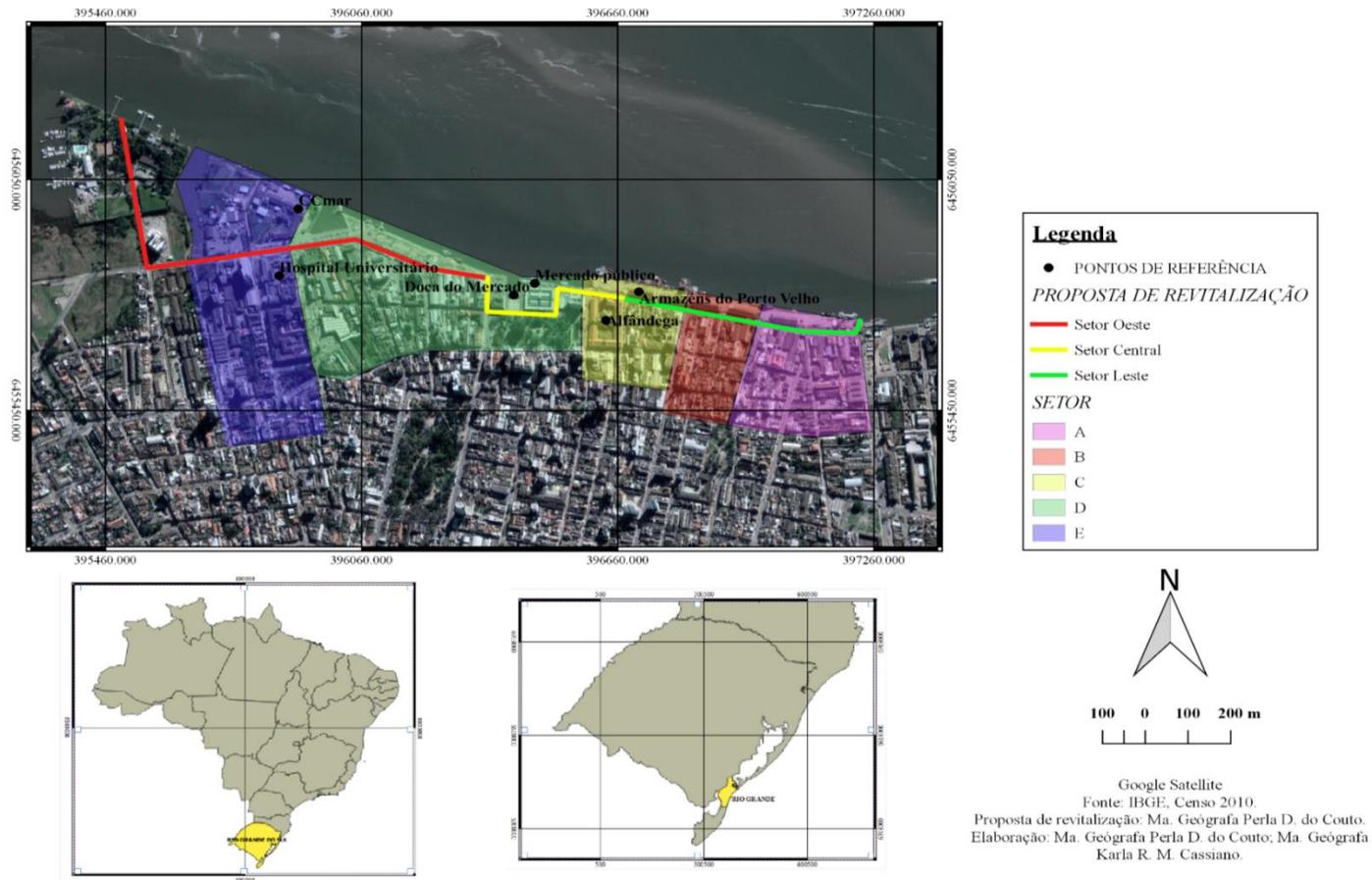
<sup>16</sup> Entrevista concedida pelo representante da SUPRG. [nov. 2013]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2013. 1 arquivo .mp3 (29:27 min.).

<sup>17</sup> Entrevista concedida pelo representante da SUPRG. [nov. 2013]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2013. 1 arquivo .mp3 (29:27 min.).

- h) Secretaria de Coordenação e Planejamento/PMRG
- i) Ministério dos Transportes
- j) IAB/RS

Em resumo o projeto foi elaborado e e levado a cabo por diversos agentes e atores e apesar da população civil apresentar pouca representativa atualmente ocupa a área, principalmente para as atividades de lazer e comércio.

Mapa 3 - Mapa correspondente à interseção entre os setores do IBGE e o projeto revitalização do Porto Velho

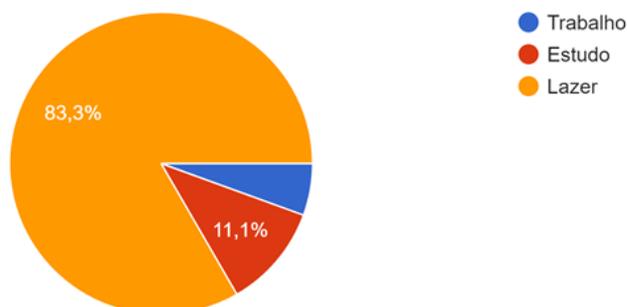


Fonte: Elaboração por Perla Couto e Karla Cassiano (2019).

Nesse contexto e ao longo dos 20 anos desde a divulgação do projeto, não foi apenas este que sofreu alterações; a área do cais do Porto Velho tornou-se atrativa para diversos fins, em particular para a ocupação em busca de uma área pública para o lazer. O Gráfico 5 traz uma constatação, pela amostragem dos dados extraídos das entrevistas realizadas in loco, sobre qual motivação os levava a frequentar o cais do Porto Velho. Com 83,3% das respostas, concluiu-se que o lazer é a atividade que mais atrai os moradores.

Gráfico 5 - Gráfico sobre a porcentagem das motivações

Qual motivação leva a frequentar a área do cais?

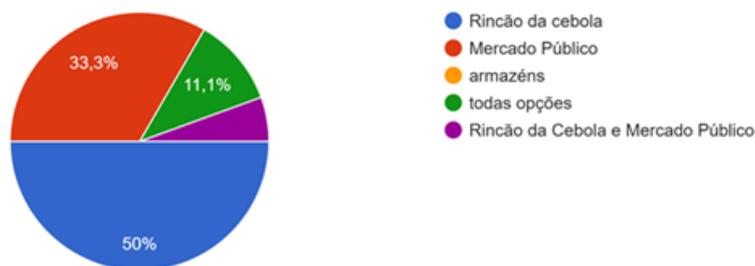


Fonte: Levantamento e sistematização realizada por Perla Couto (2018).

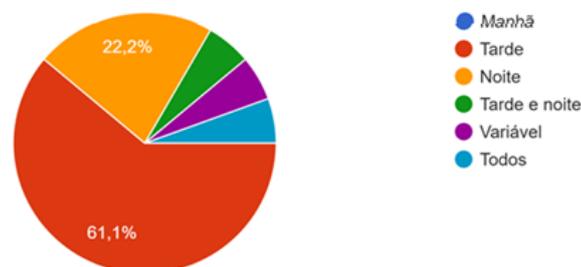
No decorrer da pesquisa, os dados mostraram que o espaço do Porto Velho se modificou ao longo desses anos — entre as mudanças, destacamos a intensidade da ocupação da área de estudo pela população. Entretanto, no que se refere às infraestruturas existentes, é evidente que está aquém do projeto, mas foram constatados usos, em especial para a modalidade do lazer. Sobre essa dinâmica, vale destacar que o fluxo de ocupação ocorre com maior efetividade nos setores Oeste e Central. No que tange aos horários, é evidente, segundo os questionários, que há maior intensidade nos turnos da tarde e noite, como podemos observar no Gráfico 6 ao analisarmos os dados coletados in loco e ao compreender de que forma a dinâmica dos fluxos populacionais e a lógica dos usos contribuem como elementos de grande valia para o planejamento, tanto para as possibilidades de atividades quanto de infraestruturas.

Gráfico 6 - Gráficos sobre o processo de ocupação do cais do Porto Velho do Rio Grande

Qual setor do cais do Porto é mais frequentado



O turno de maior frequência



Fonte: Realizado e organizado por Perla Couto (2018).

Nesse contexto, segundo o arquiteto Raul Macadar, para o projeto inicial (1997) foi realizado um diagnóstico pelo IAB e que abrangeu a área desde o CCMar (extremidade do setor Oeste) — na época, o prédio se encontrava pouco utilizado — até o local de ancoradouro da balsa que faz a travessia de veículos entre Rio Grande e a cidade de São José do Norte (extremidade do setor Leste). Esse diagnóstico foi realizado por meio de um levantamento do que existe nesse segmento do espaço urbano no qual se localiza a área delimitada para o projeto de revitalização. Nesse primeiro momento, o projeto procurou contemplar as demandas do que consideravam importante na época (MACADAR, 2018) (informação verbal)<sup>18</sup>.

Diante disso, tem-se que a ideia inicial do projeto visava a “ênfase na restauração e recuperação, mas o enfoque principal foi que estava faltando um pedaço da cidade, dando costas ao mar e à lagoa” (MACADAR, 2018) (informação verbal)<sup>19</sup>. Nesses termos, a ideia principal foi de que a cidade tivesse um lugar de destaque voltado para o estuário da Lagoa dos Patos, e este foi o elemento balizador para o projeto arquitetônico.

A Figura 30 representa o documento que contém as bases do concurso, o qual foi elaborado por diversos atores envolvidos no processo de desenvolvimento do projeto de revitalização do Porto Velho. Entre os colaboradores desse projeto, estavam a Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), a Prefeitura Municipal do Rio

<sup>18</sup> Entrevista concedida por MACADAR, Raul. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Porto Alegre, 2018. 1 arquivo .mp3 (60:06 min.).

<sup>19</sup> Entrevista concedida por MACADAR, Raul. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Porto Alegre, 2018. 1 arquivo .mp3 (60:06 min.).

Grande (PMRG), e os técnicos responsáveis, representados pelo arquiteto Raul Macadar.

Figura 30 - Imagem do documento elaborado para o concurso



Fonte: Documento cedido pela SUPRG (2013).<sup>20</sup>

Nesse documento (Figura 30) constam as bases do concurso, que reúnem as informações necessárias sobre a elaboração da proposta, que consistia em:

- a) Edital do concurso;
- b) Regulamento do concurso;
- c) Regimento do debate técnico em audiência pública;
- d) Minuta do contrato;
- e) Anexos.

Nos anexos, encontramos:

- a) Investigação histórica;
- b) Aspectos legais;
- c) Área de contribuição da FURG;
- d) Levantamento fotográfico;
- e) Ficha de identificação;

<sup>20</sup> Documento cedido pela SUPRG – Superintendência do Porto do Rio Grande

- f) Modelo de selo;
- g) Planta geral de delimitação da área;
  - » Planta do levantamento fotográfico;
- h) Planta do Plano Diretor;
  - » Planta de delimitação das áreas de proteção do Patrimônio Histórico e Cultural;
  - » Armazéns — Planta baixa, fachadas e cortes.

A proposta da equipe do arquiteto Raul Macadar para a área do Porto Velho da cidade do Rio Grande venceu o Concurso Nacional de projetos no âmbito da Arquitetura. O referido projeto, já passou por alterações por meio de sua revisão pela equipe de arquitetos responsável, tendo a revisão ocorrido recentemente, no ano de 2017. De acordo com o arquiteto Raul Macadar, as alterações foram necessárias devido ao fato de que já se passaram 20 anos da elaboração do projeto, o que indica que podem ocorrer mudanças nas relações entre o espaço e o que foi projetado no passado (MACADAR, 2018) (informação verbal)<sup>21</sup>.

Nesse sentido, as diretrizes seguem as bases do concurso no que tange ao Patrimônio Histórico e Cultural e aos aspectos legais. Essa área é classificada no plano diretor e em leis complementares como “edificações de interesse sociocultural”. Sendo assim, a partir destes preceitos, são concedidos benefícios aos proprietários para a conservação e preservação de tais edificações, e entre elas estão os armazéns e o cais de saneamento. Na justificativa do documento com as bases do concurso, encontramos: “à área em estudo é classificada pelo Plano Diretor como área funcional, devido às suas peculiaridades, podendo ser classificada como área funcional de interesse paisagístico e cultural” (BASES DO CONCURSO, 1997, p. 04).

Além disso, segundo Macadar (2018) (informação verbal)<sup>22</sup>, a morosidade no processo de efetivação da execução do projeto ocorreu devido a inúmeras questões, tais como no âmbito político e econômico, bem como a alterações como o número de habitantes. Segundo ele, na primeira fase do projeto, a cidade possuía um menor número de habitantes do que atualmente. Um exemplo das alterações nas relações político-econômicas, que ocorreu de forma impactante nas infraestruturas da cidade, foi o período do Polo Naval. Esse período impulsionou o aumento de população, de renda,

---

<sup>21</sup> Entrevista concedida por MACADAR, Raul. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Porto Alegre, 2018. 1 arquivo .mp3 (60:06 min.).

<sup>22</sup> Entrevista concedida por MACADAR, Raul. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Porto Alegre, 2018. 1 arquivo .mp3 (60:06 min.).

e com isso alterações na dinâmica urbana. Nesse contexto, a área do Porto Velho atraiu a atenção de frequentadores para o lazer e também o interesse de alguns atores de efetivar o projeto da revitalização. A partir disso, torna-se evidente a implementação de melhorias, em destaque nos setores Oeste e Central.

Figura 31 - Planta geral da revitalização do Porto Velho na primeira versão do projeto  
(setores Oeste, Central e Leste)



Fonte: Macadar (2018).

Sobre a elaboração do projeto, o representante da Secretaria de Planejamento da Prefeitura<sup>23</sup> relatou que, embora houvesse liberdade para a sua realização, os arquitetos deveriam seguir algumas diretrizes do concurso, como questões referentes à preservação do patrimônio histórico. Para tanto, foi realizado pelo Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), Iphae (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado) e Ministério da Cultura do Rio Grande do Sul, um inventário do patrimônio cultural do Rio Grande do Sul, no qual o cais do Porto Velho e seus armazéns são considerados como tal (Figura 32).

<sup>23</sup> Entrevista concedida por representante da Secretaria de Coordenação e Planejamento da Prefeitura Municipal do Rio Grande. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (15m48 s.).

Figura 32 - Documento referente ao inventário do patrimônio cultural do cais do Porto Velho

INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO RIO GRANDE DO SUL MINISTÉRIO DA CULTURA - IPHAN - 12ª COORDENAÇÃO REGIONAL GOVERNO DO ESTADO DO RS - SEDAC - IPHAE																						
1. MUNICÍPIO : Rio Grande - Centro DENOMINAÇÃO : Cais do Porto Velho ENDEREÇO : Riachuelo, Rua N.º sem n.º <input checked="" type="checkbox"/> URBANO <input type="checkbox"/> RURAL																						
2 PRS/03-0007.00374																						
3. TIPOLOGIA : 3- Arquitetura Civil Oficial																						
4. ENTORNO : HOMOGENEO DE EPOCA <input type="checkbox"/> OBS. : HETEROGÊNEO <input checked="" type="checkbox"/> Integrante do conjunto dos armazéns e cais do porto velho DESCARACTERIZADO <input type="checkbox"/>																						
5. USO ATUAL : Cais do Porto <input type="checkbox"/> DESOCUPADO <input type="checkbox"/> RUINA																						
7. N.º DE PAVIMENTOS : 0 <input type="checkbox"/> PORÃO <input type="checkbox"/> SOTÃO <input type="checkbox"/> OUTROS																						
6. FACHADA PRINCIPAL : DATAÇÃO : 0 MATERIAL PREDOMINANTE : pedra																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Abertura</th> <th>Verga</th> <th>RETA</th> <th>A. ABAT.</th> <th>A. PLENO</th> <th>A. OGIVAL</th> <th>OUTROS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>JANELA</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>PORTA</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		Abertura	Verga	RETA	A. ABAT.	A. PLENO	A. OGIVAL	OUTROS	JANELA	-	-	-	-	-	-	PORTA	-	-	-	-	-	-
Abertura	Verga	RETA	A. ABAT.	A. PLENO	A. OGIVAL	OUTROS																
JANELA	-	-	-	-	-	-																
PORTA	-	-	-	-	-	-																
9. ESTRUTURA : Portante - de pedra																						
11. SITUAÇÃO : 																						
8. COBERTURA : N.º DE ÁGUAS : 0 COM BEIRAL <input type="checkbox"/> COM PLATIBANDA <input type="checkbox"/> TELHA CANAL <input type="checkbox"/> TELHA FRANCESA <input type="checkbox"/> TELHA DE ZINCO <input type="checkbox"/>																						
10. OUTROS ELEMENTOS EXTERNOS :																						
12. OBSERVAÇÕES : Cais de pedra; Atracadouro de pedra; Calçamento de paralelepípedo; Presença de trilhos.																						
14. LOCALIZAÇÃO : 																						
13. FOTO : 																						
15. TRATAMENTO DA ÁREA EXTERNA : Junto a Laguna dos Patos																						
DATA : 09/05/2003																						
16. PESQUISADOR : Cássia																						

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande (2018).

Diante dessas condições, foi realizado o inventário sobre o patrimônio cultural, no qual se encontra o Porto Velho, além de edificações tanto nas adjacências do Porto

quanto nas demais áreas da cidade. Entretanto, destacamos o Porto Velho e suas derivações da mesma forma que o caso dos armazéns, que também fora elencado como patrimônio cultural nesse inventário. A Figura 33 é outro exemplo da ficha catalográfica realizada pelo Iphan e Iphae, que indica os armazéns como patrimônio cultural e que se encontra disponível para consulta na página da web da Prefeitura Municipal do Rio Grande.

Figura 33 - Documento referente aos armazéns do Porto Velho

INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO RIO GRANDE DO SUL MINISTÉRIO DA CULTURA - IPHAN - 12ª COORDENAÇÃO REGIONAL GOVERNO DO ESTADO DO RS - SEDAC - IPHAE					
1. MUNICÍPIO : Rio Grande - centro DENOMINAÇÃO : Armazéns do Porto Velho ENDEREÇO : Riachuelo, Rua			2. PRS/03-0007.00375		
N.º/ m² <input checked="" type="checkbox"/> URBANO <input type="checkbox"/> RURAL			3. TIPOLOGIA : 3- Arquitetura Civil Oficial		
4. ENTORNO : HOMOGENEO DE EPOCA <input type="checkbox"/> HETEROGÊNEO <input checked="" type="checkbox"/> DESCARACTERIZADO <input type="checkbox"/>			5. USO ATUAL : Museu <input type="checkbox"/> DESOCUPADO <input type="checkbox"/> RUINA		
OBS. : Complexo Armazéns e Cais do Porto Velho			7. N.º DE PAVIMENTOS : 1 <input type="checkbox"/> PORÃO <input type="checkbox"/> SOTÃO <input type="checkbox"/> OUTROS		
6. FACHADA PRINCIPAL : MATERIAL PREDOMINANTE : Alvenaria rebocada			9. ESTRUTURA : Portante - alvenaria de tijolos		
DATAÇÃO : Verga			11. SITUAÇÃO : ESTILÁRIO DA LAGOA DOS PATOS		
Abertura			CAIS DO PORTO VELHO		
JANELA					
PORTA					
8. COBERTURA : N.º DE ÁGUAS : 2 COM BEIRAL <input checked="" type="checkbox"/> COM PLATIBANDA <input type="checkbox"/>			TELHA CANAL <input type="checkbox"/> TELHA FRANCESA <input type="checkbox"/> TELHA DE ZINCO <input type="checkbox"/> FIBROCIMENTO <input checked="" type="checkbox"/>		
10. OUTROS ELEMENTOS EXTERNOS :					
12. OBSERVAÇÕES : Cobertura com estrutura metálica aparente; Portões em ferro de correr, com bandeira; Muro de alvenaria com gradil; Beiral com estrutura metálica aparente(mão francesa); Calçamento em paralelepípedo; Presença de óculo; Data da construção: 1872.					
13. FOTO :			14. LOCALIZAÇÃO :		
15. TRATAMENTO DA ÁREA EXTERNA : No alinhamento predial					
DATA : 09/05/2003					
16. PESQUISADOR : Cássia, Guilherme					

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande (2018).

Podemos observar nas imagens que o levantamento sobre o patrimônio cultural ocorreu no ano de 2003, cinco anos após o sucesso do projeto no concurso de arquitetura (1998). A relação entre o levantamento do patrimônio cultural e o projeto de revitalização indica evidências do interesse na preservação como também do envolvimento de diferentes atores em relação à área do Porto Velho.

Nesse sentido, segundo o representante da Secretaria de Coordenação e Planejamento (SMCP, 2018) (informação verbal)<sup>24</sup>, “o projeto que em 1997 previa uma obra civil, e a modalidade de exploração ainda não está definida”. Assim, podemos concluir que hoje, ao mesmo tempo que se tem a obra civil, ou seja, usos diversos evidenciados pelas diferentes formas de ocupação, também se constatou que, embora haja rumores sobre as atividades turísticas, não há um projeto concreto e efetivo para esta “modalidade de exploração”. No entanto, constatou-se no documento das bases do concurso, a evidência das intenções dos usos da área para as atividades turísticas. Em relação aos pressupostos básicos e o plano diretor para a área, tem-se no item 5.1.12 (bases do concurso, 1997:07) “conceber espaços tendo como base as seguintes atividades”:

- a) Centro de informações turísticas;
- b) Centro de atracação de embarcações turísticas;
- c) Centro de atracação de embarcações pesqueiras;
- d) Estação de embarque e desembarque de lanchas para São José do Norte;
- e) Acervo histórico do Porto do Rio Grande — museu que atualmente ocupa um dos armazéns, memória do Porto;
- f) Centro de convenções com espaço multiuso para exposição de artesanato, de produtos industriais do Rio Grande do Sul, leilões e lançamentos comerciais de produtos, entre outros. O centro poderá ter um hotel como alojamento opcional;
- g) Espaço permanente de representatividade da atividade da Festa do Mar;
- h) Pequenas lojas de conveniências, de artigos para turistas e de comércio em geral compatível com a escala do empreendimento;
- i) Restaurantes e bares;
- j) Marina pública;

---

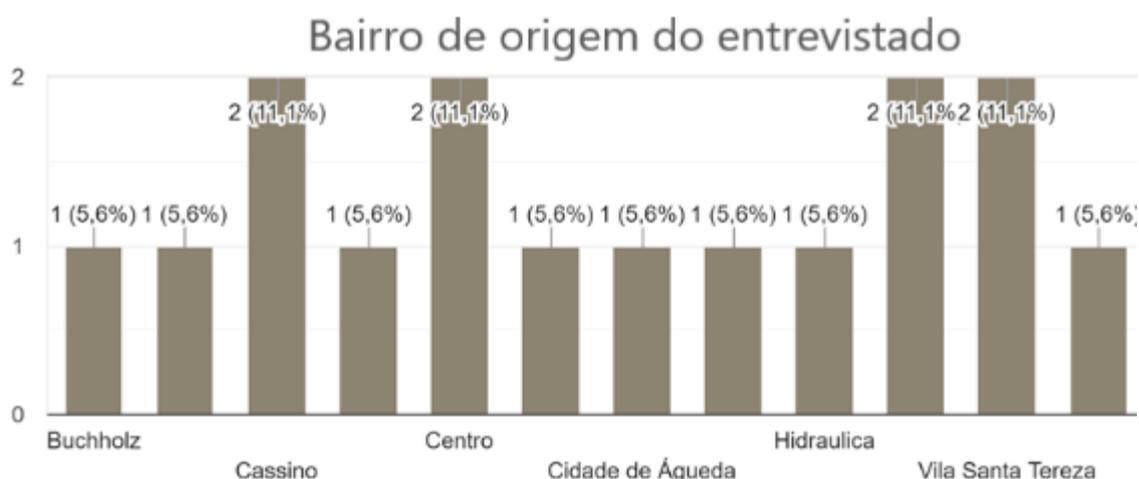
<sup>24</sup> Entrevista concedida por representante da secretaria de Coordenação e Planejamento da Prefeitura Municipal do Rio Grande. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (15h48 min.).

- k) Espaços multiatividades de lazer e cultura: teatro, cinema, local de exposições culturais;
- l) Pequeno parque infantil temático interativo relacionado com a história e atividade portuária;
- m) Local de recreação infantil;
- n) Local para montagem de arquibancadas destinadas a eventos cívicos, esportivos e populares ao ar livre;
- o) Local para atividade de pesca amadora;
- p) Demais atividades e serviços complementares.

Portanto, ao analisarmos o conteúdo do projeto, o que é possível constatar é que este pouco evoluiu no que diz respeito à realização do que estava contido no Plano Diretor e aos pressupostos para a revitalização do Porto Velho.

Nesses termos, ao analisar o processo de apropriações e usos da área da revitalização deste período, de 1997 a 2019, constatamos ações civis em detrimento da efetiva execução da obra que se encontra no papel. Entretanto, entre o antigo projeto e a revisão no ano de 2017, o espaço é ocupado pela população civil, em particular para o lazer. Através das entrevistas, foi constatado que entre os frequentadores há pluralidade no local de origem, o que revela a ocupação pela diversidade da população que é atraída de diferentes bairros da cidade, entre eles Buchholz, Cassino, Centro, Cidade de Águeda, Hidráulica, Santa Tereza, Getúlio Vargas:

Gráfico 7 - Bairros de onde são oriundos os entrevistados



Fonte: Questionários realizados por Perla Couto (2018).

Alguns exemplos das modalidades que levam à ocupação da área de estudo são: capoeira no cais, comida de rua, samba do Mercado, atividades esportivas, além das atividades culturais que já havia no local, como os museus — estes são alguns exemplos de ocupações e usos diversos (Figuras 34 e 35). Além disso, o simples passeio como forma de lazer também é uma forma de uso.

Figura 34 - Imagem atual do museu do Porto, localizado no armazém I do Porto Velho. (E) Fachada do armazém I; (D) Museu do Porto no interior do armazém



Fonte: Acervo Perla Couto (2018)

Figura 35 - Atividade esportiva no cais do Porto Velho (setor Oeste)



Fonte: Lúcio Ribeiro (2013)

Em relação às possibilidades da execução do projeto, em entrevista cedida pelo atual prefeito em exercício, Alexandre Lindenmeyer (2018) (informação verbal)<sup>25</sup>, ele relatou que, no ano de 2013, resgatou o projeto de revitalização pois havia a

<sup>25</sup> Entrevista concedida por Lindenmeyer, Alexandre. [nov. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (00:14: 55 min.).

possibilidade de financiamento via BNDES. Houve, a partir de então, a retomada dos contatos entre a Prefeitura Municipal e o arquiteto Raul Macadar e, a partir disso, buscou-se uma parceria entre a Superintendência do Porto de Rio Grande, do arquiteto Macadar, e a Prefeitura Municipal, para a efetivação do projeto executivo da revitalização do Porto Velho. Em meio à reestruturação do projeto. A participação do IPHAN e IPHAE, segundo Lindenmeyer (2018) (informação verbal)<sup>26</sup>, ocorreu através de discussões que duraram em média dois anos, decidindo-se pela busca de “alterações no projeto por conta do acervo do patrimônio histórico que envolve os prédios históricos que estão inseridos no porto histórico”. Em consequência disso, seguiu-se o diálogo com o BNDES, que, por sua vez, exigia a participação de uma fundação ou de uma entidade parceira para que houvesse a possibilidade de angariar fundos para a execução do projeto. Para tanto, a Prefeitura contou com a participação da Fundação Cidade do Rio Grande, que, juntamente com a Prefeitura Municipal, acompanhou o processo via BNDES.

No ano de 2016, após as alterações, o projeto foi apresentado ao Conselho da Fundação da Cidade do Rio Grande. Em consequência disso, o prefeito relatou (informação verbal)<sup>27</sup> que a entidade o questionou sobre o investimento, que seria de 18 milhões, visto que o Porto Velho<sup>28</sup> estaria ruindo. Em contrapartida, foi argumentado que o projeto possuía status de prioritário no Departamento Cultural do BNDES e que esse investimento seria para a retroárea, e a reconstituição do cais ficaria a cargo da Superintendência do Porto, pela Secretaria Nacional dos Portos e pelo Ministério dos Transportes devido à magnitude da obra de manutenção do cais. Entretanto, alguns meses após a discussão com o Conselho da Fundação Cidade do Rio Grande, foi recebido um ofício do BNDES questionando a situação do cais e sua condição precária. Além disso, foi argumentado pela PMRG que, devido à grandiosidade da obra de reconstrução do cais, a obra da retroárea deveria ser projetada e executada pela Superintendência do Porto do Rio Grande, pela Secretaria Nacional dos Portos e pelo Ministério dos Transportes. Segundo o prefeito, a Superintendência do Porto do Rio Grande, a Secretaria Nacional dos Portos e o Ministério dos Transportes “seria quem tinha autonomia e capacidade pra buscar recursos e para projetos e consequentemente execução de obras que envolvesse a magnitude, que envolvesse a manutenção do cais”

---

<sup>26</sup> Ibidem7

<sup>27</sup> Ibidem7, 8

<sup>28</sup> Esta situação é evidente no setor Leste, no qual se encontram os armazéns do Porto histórico.

(Lindenmeyer, 2018) (informação verbal)<sup>29</sup>. Em razão dos conflitos político-financeiros e da complexa solução para tal problemática, o recurso via BNDES não foi viabilizado.

Em meio aos entraves entre o projeto arquitetônico e a sua execução, tem-se que aquele teve início na localidade do setor Oeste, na qual foi constatado que há algum avanço na implementação de infraestruturas e complementos, ao mesmo tempo, que há maior fluxo de frequentadores para as atividades de lazer; além de outros fatores, entre eles a promoção de eventos, a proximidade com o CCMar, hospitais, entre outros. Sendo assim, fica evidente que há um movimento de apropriação, por parte da sociedade civil, impulsionado por diferentes fatores, não sendo a ocupação apenas por parte das infraestruturas e seus complementos. Nas entrevistas realizadas com a população in loco, constatou-se que há elementos que são considerados importantes entre os que foram implementados e os inexistentes (Quadro 16).

Quadro 16 - Respostas da população sobre as infraestruturas, equipamentos e mobiliários no cais do Porto Velho

<b>Infraestruturas, equipamentos e mobiliários existentes e reconhecidos (aspectos positivos)</b>	<b>Infraestruturas e complementos não implementados e que seriam úteis (aspectos negativos)</b>
Bancos	Mais bancos
Estacionamento	Manutenção da área
Pavimentação	Estrutura para pesca
A iluminação	Bares, quiosques
Trapiche do Rincão da Cebola (setor Oeste)	Atrações culturais, como teatro ao ar livre e música
Remoção das pedras da beira do cais	Banheiros
Pracinha infantil	Área coberta
O Rincão da Cebola (setor Oeste)	Árvores, mais verde
	Segurança na noite
	Pista de skate
	Atividades recreativas
	Ciclovia
	Investimento em iluminação
	Tudo que está no projeto

Fonte: Informações extraídas do questionário realizado in loco (2018). Elaborado e organizado por Perla Couto (2018).

Nesse sentido, o questionário aponta que o setor Central, que se localiza nas mediações do núcleo da cidade histórica, também atrai um significativo contingente de frequentadores. Esse setor possui como referencial o Mercado Público, que fomenta a

<sup>29</sup> Entrevista concedida por Lindenmeyer, Alexandre. [nov. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (00:14: 55 min.).

movimentação através do comércio; de transporte, por via da travessia de embarcações entre a cidade vizinha de São José do Norte, bem como das ilhas (Marinheiros e Torotama); e o lazer. O comércio, por sua vez, é a atividade que ocorre no próprio Mercado e também no entorno, o qual pertence ao núcleo histórico da cidade. No setor Oeste, também se encontram a Biblioteca Rio-grandense e o Prédio da Câmara de Comércio, os quais são edificações que fazem parte do patrimônio histórico da cidade. Ainda nos pressupostos do Plano Diretor para a área da revitalização, encontramos as evidências da relação do projeto com o centro histórico e, conseqüentemente, sua integração ao revelar que:

A área revitalizada do porto deverá integrar-se aos importantes sítios arquitetônicos da cidade, como os conjuntos formados pelo Largo Gaspar da Silveira Martins, Mercado Público, Banca do Peixe, Doca do Mercado, e Largo dos Pescadores, e pela Praça Xavier Ferreira, capela São Francisco, Prefeitura Municipal, quartel-general, Biblioteca Riograndense e alfândega; pelos prédios da Rua Riachuelo e Marechal Floriano, principalmente a casa dos Azulejos e Hotel Paris; pelos prédios do calçadão na rua General Bacelar, em especial o Largo Dr. Pio, a Matriz de São Pedro e o prédio dos Correios; o amplo espaço do rincão da Cebola formado pelo início da rua da rua Francisco Campello, a partir da rua General Neto até a Rua 24 de Maio; a doca junto ao prédio do Ibama, no cais de saneamento (BASES DO CONCURSO, 1997, p. 08).

O setor Leste apresenta como ponto emblemático os armazéns do Porto Velho. A estrutura edificada nesse setor tem os armazéns como um símbolo que representa as atividades portuárias na área do cais. Outrossim, as atividades portuárias ainda têm espaço nesse setor através do acostamento das embarcações de menor porte, como já visto anteriormente sobre o zoneamento realizado pela SUPRG.

Diante disso, os três setores que compõem a área total do projeto de revitalização são segmentados em diferentes propostas. No Quadro 17 podemos conferir as propostas de revitalização e os objetivos para cada setor. Os dados foram compilados por meio da investigação dos projetos de revitalização, no período entre 1997 e 2018. Os documentos consultados foram cedidos pela SUPRG e pelo arquiteto Raul Macadar. Dessa forma, o levantamento e sistematização das informações foi realizada a partir do Memorial Descritivo que faz parte do projeto total da revitalização.

Quadro 17 - Memorial Descritivo do Projeto de Revitalização do Cais do Porto Velho da Cidade do Rio Grande

	Proposta de Revitalização	Objetivo
Setor Oeste	O setor Oeste Ponto de encontro junto ao cais	Tem por objetivo se tornar área de turismo e lazer e de prática de esportes náuticos. <ul style="list-style-type: none"> <li>●Praça Seca</li> <li>●Estacionamento 4 para Ônibus de Turismo</li> <li>●Parque Urbano e Playground</li> <li>●Praça das Palmeiras</li> <li>●Trapiche de Pesca Amadora</li> <li>●Arquibancada</li> <li>●Doca — Largo dos Barcos, Ancoradouro e Rampa para Barcos</li> <li>● “La Farola”: reciclagem do antigo entreposto de pesca em Bar-Restaurante</li> <li>● Largo da Furg: esplanada de pesca amadora entre a Furg (Meninos do Mar) e a Lagoa</li> <li>● Estacionamentos 1, 2, 3 e 5 para veículos automotores</li> <li>●Passeios da Doca, “Rambla” e Ciclovía</li> </ul>
Setor Central	<ul style="list-style-type: none"> <li>●O setor Central no projeto compreende a área entre as ruas: Rua General Neto / Rua General Osório / Rua Andradas e o Cais entre as ruas Andradas e General Neto.</li> <li>●A Praça Xavier Ferreira, que limita a área pelo Sul, não está inserida no projeto; entretanto, no entorno está prevista a integração com a área de revitalização, assim como com a malha urbana existente.</li> </ul>	<p>Prevê resgatar as áreas periféricas ao Mercado Municipal, Biblioteca, Banca e Doca do Peixe, Câmara de Comércio e Prédio da Alfândega.</p> <p>O resgate dessas áreas tem por objetivo a apropriação para uso de pedestre e a restauração do setor Central como ponto de encontro da população junto à Lagoa dos Patos.</p>
Setor Leste	O setor Leste compreende a área entre as ruas: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Riachuelo, Rua Andradas e Rua Almirante Barroso, e;</li> <li>● a Rua Riachuelo e o Cais junto à Lagoa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Visando proporcionar um Plano Viário adequado, foram incorporadas, a partir da mobilidade e circulação, as ruas Ewbank, Benjamin Constant, Travessa do Affonso, Fernando Duprat da Silva, Coronel Sampaio e Almirante Barroso, todas no intervalo entre a Rua Riachuelo e Marechal Floriano Peixoto.</li> <li>● com a finalidade de resolver o acesso e implantação do futuro Terminal Hidroviário assim como propor uma adequação da Rua Almirante Barroso para atender as novas necessidades, foi incorporado ao Plano Viário o quarteirão compreendido entre as ruas Almirante Barroso, Rua Marechal Andréa, Rua Riachuelo e Prolongação da Rua Riachuelo, visando sua integração à malha urbana existente.</li> <li>● outra proposta para o setor Central foi não considerar a Rua Riachuelo como uma rua de alto tráfego, mas como um eixo do desenvolvimento das atividades de Cultura e Lazer, destinado a proporcionar novos usos e novas funções.</li> </ul>

Fonte: Memorial Descritivo, projeto executivo do Porto Velho do Rio Grande. Organizado por Perla Couto (2019).

Assim, em face das possibilidades e dos desafios estão os impasses sobre o projeto arquitetônico e executivo, em que o maior problema se encontra no setor financeiro, na arrecadação dos recursos para a realização da obra. Outro fator

importante está nos conflitos de ordem política e ideológica relacionados a disputas de poder, pois a cada governo municipal e a cada gestão portuária surgem novos impasses, entre eles, o destaque para o financiamento.

### **5.1 As políticas públicas e os desafios para a concretização do Projeto de revitalização do Porto Velho**

Nos 20 anos da existência do projeto de revitalização, as complexas relações entre o planejado e a realidade são evidentes, e, entre os diversos impasses, destacam-se os de ordem política e econômica. O desafio que a teoria nos impõe está na tarefa de realizar uma análise entre as ordens próxima e distante que revele o que é sensível, isto é, o espaço diferencial. A dialética no processo entre avanços e retrocessos econômicos e os diferentes usos e apropriações apontam o espaço diferencial, o local que revela as particularidades. Quanto aos impasses político-econômicos, por sua vez, observa-se a lentidão no processo de execução do projeto arquitetônico. Apesar disso, a morosidade não impede a apropriação da sociedade civil, entendida aqui como processo inerente à prática espacial.

Nesses termos, em relação às questões econômicas e ao lento processo de transformação da área de estudo, segundo o representante da SMCP, ainda há dificuldades de arrecadar recursos por meio de contratação via BNDES, portanto se viabilizando a concessão através de recursos, municipais ou de outra fonte. Sobre o mesmo tema, o prefeito<sup>30</sup> relata que o município busca novas formas de arrecadar recursos. Dentre essas formas, existe a possibilidade de buscar no dispositivo legal do Ministério das Cidades as operações urbanas consorciadas. Entretanto, o representante da SMCP relata que o dispositivo ainda não foi regulamentado pelo Plano Diretor. Diante dessa realidade, há previsão de que, após a revisão do Plano Diretor, isso possa ser colocado em prática<sup>31</sup>.

Sobre a relação socioeconômica do último ciclo do polo naval e os investimentos realizados na cidade na perspectiva do desenvolvimento de

---

<sup>30</sup> Entrevista concedida por Lindenmeyer, Alexandre. [nov. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (00:14: 55 min.).

<sup>31</sup> Entrevista concedida por representante da secretaria de Coordenação e Planejamento da Prefeitura Municipal do Rio Grande. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (15h48 min.).

infraestruturas, do rearranjo espacial, e, no caso da revitalização, dos usos para o lazer, foi constatado dinamismo nesse período. Segundo o representante da SMCP, o polo naval e sua influência para o desenvolvimento das áreas urbanas foi um dos fatores que fez com que “os olhares”, inclusive do BNDES, se voltassem para a cidade. Nesse período, havia uma atenção maior ao município, o que trazia consigo novas possibilidades de financiamento.

Os impactos sobre a revitalização na área na execução e funcionamento do projeto trazem expectativas de que, a partir das atividades voltadas para o turismo, esse segmento possa ser desenvolvido sob o viés econômico da geração de renda. Contudo, mesmo identificando tal potencial, até então este não se desenvolveu em sua plenitude. Nas palavras do representante da SMCP, “pode-se observar que, onde há o mínimo de urbanização, a população é ávida pela apreciação da orla”<sup>32</sup> (informação verbal). A declaração indica que, mesmo sem investimentos, a população frequenta o local. Nesses termos, pode-se inferir que há apropriação de usos pela sociedade civil. Esse fato corrobora a tese de que atualmente é efetiva a apropriação do local. Outro fator importante é a possibilidade de impactos através de obras de revitalização realizadas de cima para baixo, como no caso dos processos de intervenções via OUCs.

Assim, de acordo com os pressupostos básicos do projeto, é primordial:

[...] o estabelecimento como público-alvo do empreendimento à população local e aos turistas, prevendo atividades e ocupações para esses usuários e realçando a área para que ela se constitua em um espaço de uso público, privilegiando a afluência diária da população em geral ao local (ACESSORIA SUPRG, 2014, s/n).

Entre a espacialização e o projeto, tem-se o espaço setorizado, isto é, constituído por três setores, que, segundo os planejadores, contribui para a arrecadação de verba e para a realização das obras. Outra questão importante é que, com a setorização, se privilegiam a ordenação e execução do projeto.

O arquiteto Raul Macadar esclarece que se planejava fazer toda a obra em conjunto com BNDES, em um único projeto; porém, ele propôs que, diante da pouca possibilidade de realizar toda a obra, seria melhor dividi-la. Por isso, o projeto veio em três partes:

[...] o Rincão da Cebola, setor central e o setor dos pavilhões [...] “vamos fazendo por partes” — foi isso que o prefeito anterior, o Branco, disse —

---

<sup>32</sup> Entrevista concedida por representante da secretaria de Coordenação e Planejamento da Prefeitura Municipal do Rio Grande. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (15h48 min.).

“vamos mexer com o Rincão da Cebola que é mais fácil porque não tem nada em cima”. Foi aí que então se entrou a fazer isso (MACADAR, 2018) (informação verbal)<sup>33</sup>.

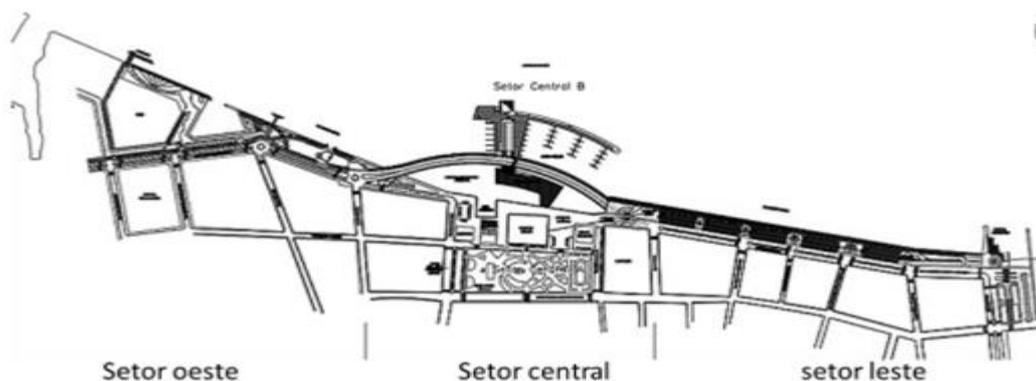
Figura 36 - Rincão da Cebola, setor Oeste, antes das obras de revitalização



Fonte: Ricardo Irigom (2010).

A Figura 37 traz em seu conteúdo o regime urbanístico para a área de revitalização, realizado em 1997.

Figura 37 - Regime urbanístico para a revitalização



Fonte: Superintendência do Porto do Rio Grande (2013).

Até o momento presente, os investimentos se deram por meio da SUPRG com a reconstrução do cais na área do setor Oeste, o chamado Rincão da Cebola, no qual se localiza o CCMar que é vinculado à Universidade Federal do Rio Grande — FURG. A

<sup>33</sup> Entrevista concedida por MACADAR, Raul. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Porto Alegre, 2018. 1 arquivo .mp3 (60:06 min.).

SUPRG também contribuiu com o repasse de 737 mil para a readequação do projeto, no ano de 2014.

A Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG) e a prefeitura de Rio Grande assinaram, nesta quinta-feira (22), no Paço Municipal, o convênio para contratação de projetos para a revitalização do Porto Velho. A SUPRG realizará o repasse de R\$ 737 mil à prefeitura para a readequação do Projeto Macadar (Assessoria SUPRG, 2014:s/n).

Nesses termos, o setor Central, em que se localiza o Mercado Público, passou por transformações em infraestrutura urbanística e também na organização do espaço do Mercado, entre outras alterações. No setor Leste, que abriga os quatro armazéns, não houve importantes mudanças além do que já estava estabelecido, como o Museu do Porto e o Museu Náutico.

Em relação ao tema dos investimentos, também foi constatado, através das entrevistas e documentos bem como de notícias midiáticas, que os investimentos ocorriam via BNDES e também via SUPRG. Outrossim, segundo o representante da SMCP, houve a captação de recursos via Lei Rouanet, e o cadastramento do inventário do patrimônio histórico, que possibilita o desenvolvimento de projetos culturais financiados<sup>34</sup>.

Entre preservação, desenvolvimento e recursos, estão as políticas públicas, urbanísticas, bem como as políticas direcionadas para o patrimônio histórico e o desenvolvimento de áreas visando o turismo. Nesse contexto, foi sugerida<sup>35</sup>, por alguns gestores (prefeito, representante da SMCP), bem como o arquiteto responsável pelo projeto, a possibilidade de exercer a política urbana das Operações Urbanas Consorciadas (OUCs).

Nesse sentido, as políticas que regem as articulações entre planejamento e gestão urbana são o Estatuto da Cidade<sup>36</sup> e o Plano Diretor Municipal. O Estatuto da Cidade tem como principal objetivo determinar diretrizes para orientar o crescimento urbano, o uso e a ocupação do solo de maneira a criar uma sociedade mais justa e sustentável. O Estatuto tem como principais diretrizes a gestão democrática, a cidade sustentável e o uso e ocupação corretos do solo. Na mesma direção, o Plano Diretor é um instrumento

---

<sup>34</sup> Ibidem<sup>2</sup>

<sup>35</sup> Entrevista concedida por representante da secretaria de Coordenação e Planejamento da Prefeitura Municipal do Rio Grande. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (15h48 min.).

Entrevista concedida pelo prefeito em vigência Alexandre Lindenmeyer. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. [Rio Grande, 2018]. 1 arquivo .mp3 (14h55 min.).

<sup>36</sup> Lei n° 10.257 de 10 de julho de 2001, a qual regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal.

da política pública, em nível municipal, que constitui o planejamento municipal, sendo, por sua vez, o instrumento basilar para a política de desenvolvimento e expansão urbana. O Plano Diretor deve conter, no que se refere aos instrumentos urbanísticos:

- A) Área delimitada na qual poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização de compulsórios;
- B) Área delimitada de outorga onerosa do direito de construir;
- C) Áreas delimitadas nas quais é possível alterações de uso do solo;
- D) Área delimitada das operações urbanas consorciadas;
- E) Transferência do direito de construir;
- F) Sistema de acompanhamento e controle.

Da mesma forma, os outros elementos importantes são os instrumentos de democratização da gestão urbana que permitem a participação da população e os atores envolvidos e os interessados no planejamento e gestão. Nas diretrizes dos instrumentos de democratização, encontram-se:

- A) Estudo de impacto de vizinhança;
- B) Conselhos — sistemas de gestão democrática da política urbana;
- C) Audiências e consultas públicas;
- D) Conferências sobre assuntos de interesse urbano;
- E) Iniciativa popular de leis e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Portanto, entre os itens elencados acima, discutimos sobre a perspectiva da revitalização do Porto Velho em relação às possibilidades e consequências contidas nas operações urbanas consorciadas (OUCs) em conjunto com um sistema de acompanhamento e controle, bem como sobre a participação democrática.

## **5.2 As Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) e a Revitalização do Porto Velho**

No Porto Velho do Rio Grande, embora não tenha ocorrido o processo das OUCs, no decorrer da pesquisa foi constatado o interesse pelo dispositivo legal. Esse dispositivo traz consigo a possibilidade de estabelecer relações entre os setores público e o privado, em áreas urbanas, e essa relação possui como pano de fundo novas estruturas políticas e econômicas estabelecidas para as cidades no século XXI.

Assim, o prefeito Lindenmeyer, ao ser questionado se existiria algum projeto para o desenvolvimento de emprego e renda concomitante ao de revitalização, disse que: “foi discutido que depois, na modelagem, a possibilidade de um PPP (Parceria Público-Privada), como ia ser a gestão do negócio”. Ele também mencionou que:

[...] não tem dúvidas sobre o potencial do desenvolvimento do turismo nessa região, e não só o porto exclusivamente, mas por toda história que está envolvida nesse centro histórico da cidade.... tem potencial extraordinário pro desenvolvimento do turismo. Nós não precisamos criar um lago ou coisa parecida.... nós temos uma natureza exuberante ao entorno desse sítio histórico aqui, seja pelas águas que estão no entorno, mas também envolvendo tudo que há história, seja pela catedral mais antiga, pela igreja dos negros, pela Biblioteca Riograndense, que é a 3ª biblioteca comunitária mais antiga do país, por esses prédios históricos, o antigo quartel-general, pelo próprio Mercado Público, pela Alfândega, pelo sobrado dos azulejos, o Hotel Paris. A história que está contada aqui (LINDENMEYER, 2018) (informação verbal)<sup>37</sup>.

O representante da SMCP também expõe, ao ser questionado sobre a possibilidade da OUC, que ela existe, mas que ainda não foram regulamentadas. Ele declara o seguinte sobre a possibilidade da OUC:

[...] esperamos sim que, num horizonte próximo no processo de revisão do Plano Diretor, colocar em prática todos esses instrumentos e regulamentar eles pra depois conseguir colocar em prática, coisa que o município até hoje não conseguiu fazer [...] (Representante da SMCP, 2018) (informação verbal)<sup>38</sup>.

Da mesma forma, o arquiteto Raul Macadar declara que “não vê por que não, mas tem que estar muito bem elaborado”, e sobre os benefícios das OUCs, “deve ser equilibrado entre o público e o privado”. Ele também relata que as complicações de valorização do espaço em benefício do privado e em detrimento do público são uma questão de medidas equilibradas, e diz que:

[...] acredita na PPP, porque o Estado e o Município não têm condições de manter uma coisa destas e é de interesse público e também interesse privado investir, mas tem que estar muito bem elaborado esse acerto [...] (MACADAR, 2018) (informação verbal)<sup>39</sup>.

Durante as entrevistas foi possível constatar que, em face das dificuldades financeiras por parte do Estado bem como das políticas para a arrecadação de verbas

---

<sup>37</sup> Entrevista concedida pelo prefeito em vigência Alexandre Lindenmeyer. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018]. 1 arquivo .mp3 (14h55 min.).

<sup>38</sup> Entrevista concedida por representante da secretaria de Coordenação e Planejamento da Prefeitura Municipal do Rio Grande. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (15h48 min.).

<sup>39</sup> Entrevista concedida por MACADAR, Raul. [jun. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Porto Alegre, 2018. 1 arquivo .mp3 (60:06 min.).

visando à execução do projeto da revitalização, surge a possibilidade e/ou a intenção de acionar o dispositivo legal pelas OUCs.

Diante disso, faremos uma breve exposição sobre o tema o qual vem se destacando em diversas localidades do Brasil e cuja ideia, segundo as informações verbais analisadas durante a pesquisa, foi difundida no âmbito do projeto da revitalização do Porto Velho.

Sendo assim, tem-se que as intervenções urbanas contidas no texto legal, o Estatuto da Cidade, referem-se a obras públicas, melhorias e novas infraestruturas e equipamentos sociais. Nesse sentido, a OUC é definida como:

O conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo poder público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental (Lei nº 10.257, de 10/07/2001. Art. 32, §1º) (Estatuto das cidades, 2001).

A ideia fundamental que rege esse processo está na articulação entre as intervenções e as medidas, ou seja, a articulação entre obras e regulação urbanística, que respectivamente se lê como articulação entre o setor privado e o setor público. Essa articulação possui como finalidade a viabilidade de execução de projetos urbanísticos.

Em face disso, os objetivos das OUCs justificam as ações entre o Estado e a iniciativa privada de apropriar-se de espaços que, em muitos casos, são áreas públicas. Entre os objetivos das OUCs, segundo o Ministério das Cidades, destacamos:

- a) Transformações urbanísticas estruturais: alterações no espaço físico e/ou em sua gestão, por meio de modificações no desenho urbano e/ou nas condições de uso e ocupação do solo, com vistas a promover pelo menos uma das seguintes situações: » Aproveitamento de áreas vazias e/ou subutilizadas;
- » Melhorias na circulação, acesso e usos; adequação e/ou aporte de infraestrutura;
- » Criação e/ou recuperação de espaços e equipamentos públicos;
- » Valorização do patrimônio cultural e da paisagem urbana e cumprimento da função social da propriedade;

- b) Melhorias sociais: melhoria das condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e cidadania da população diretamente afetada pela OUC, notadamente para aqueles de baixa renda; promoção da inclusão social e uso e ocupação democráticos do espaço urbano;
- c) Valorização ambiental: ações de recuperação, proteção e/ou melhoria do meio ambiente natural e urbano na área de intervenção e promoção de ações sustentáveis do ponto de vista ambiental, cultural, econômico e social.

No caso da revitalização do Porto Velho, o interesse surge pelo fato de não haver recursos financeiros públicos suficientes ao pleno desenvolvimento do projeto. Sendo assim, embora não haja efetivação dessa proposta, e sim apenas a possibilidade, ela consta no Plano Diretor da cidade e no Plano Diretor específico elaborado para a área do projeto. Nesses termos, o Plano Diretor da cidade do Rio Grande prevê as operações consorciadas, como podemos observar no documento que consta a seguir:

ART. 32. Lei municipal específica, baseada no plano diretor, poderá delimitar área para aplicação de operações consorciadas.

§ 1º considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo poder público municipal, com a participação dos proprietários, moradores e usuários permanentes e investidores privados, com objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

§ 2º poderão ser previstas nas operações urbanas consorciadas, entre outras medidas:

I - modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo, bem como alterações das normas edílicas, considerando o impacto ambiental dela decorrente;

II – a regularização de construções, reformas ou aplicações executadas de acordo com a legislação vigente;

ART 33. Da Lei específica que aprovar a operação urbana consorciada constará o plano de operação urbana consorciada, contendo no mínimo:

I - Definição da área a ser atingida;

II - Programa básico de ocupação da área;

III - Programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;

IV - Finalidades da operação;

V - Estudo prévio de impacto de vizinhança;

VI - Contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I e II do § 2º do ART 32 desta Lei:

VII - forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhada com representantes da sociedade civil.

§ 1º Os recursos obtidos pelo Poder Público municipal na forma do inciso VI deste artigo serão aplicados exclusivamente na própria operação urbana consorciada.

Nesse contexto, cabe elucidar que, pelo Plano Diretor da cidade do Rio Grande, a área do cais se situa na área de ocupação intensiva e entre as unidades de planejamento que compreendem:

- a) Área central;
- b) Centro histórico;
- c) Área Funcional;
- d) Unidade Mista.

Nesse caso, no Plano Diretor da cidade do Rio Grande, o zoneamento de uso e ocupação do solo, os dispositivos de controle das edificações, equipamentos urbanos e procedimentos administrativos constam na seção IV, do uso do solo (plano de zoneamento uso e ocupação do solo Rio Grande (RS)), e na área urbana, subseção I do uso na área urbana, na qual se insere a área da revitalização do porto e do centro histórico, que se caracteriza pela ocupação intensiva, sendo que:

Art. 29 Unidades Mistas são caracterizadas pela miscigenação das atividades já implantadas independentemente de sua tendência de uso e onde podem ocorrer usos residenciais, comerciais, de serviços e industriais, em toda a sua área. [...] Art. 30 A Unidade de Planejamento, cujo território coincidir integralmente com qualquer uma das Áreas Funcionais, denomina-se Unidade Funcional (PLANO DIRETOR, 2011, s/n).

Além disso, o Plano Diretor Participativo do Município de Rio Grande é regulamentado pela Lei nº 6.585, de 20 de agosto de 2008. Entre os objetivos do Plano Diretor, de acordo com art. 10, inciso VI, são propostas, entre outras ações, questões pertinentes à participação da Prefeitura Municipal no que tange às relações entre o porto e a cidade.

Assim, o Plano Diretor especifica a relação pertinente entre a cidade e as atividades portuárias. Essa relação pode ser constatada no plano ao se identificar o compromisso da Prefeitura Municipal com o compromisso firmado pela Lei em: “Fomentar as atividades portuárias, industriais [...] para gerar emprego e renda aos cidadãos do município”. Segundo as diretrizes setoriais da política de desenvolvimento municipal, art. 13, inciso IV, assim como em seu art. 24, há a necessidade de estimular o investimento e a integração do sistema e atividades portuárias com os demais setores municipais, como fator estratégico de desenvolvimento econômico e social.

Não obstante, esse plano baliza o planejamento territorial, respeitando e incentivando a preservação e promoção do patrimônio histórico, cultural, ambiental e arqueológico (art. 13, inciso III), em paralelo ao desenvolvimento econômico do município e à consolidação do potencial turístico, principalmente do centro histórico da cidade (art. 46). De acordo com o art. 25, recomenda-se o desenvolvimento da atividade portuária, através das seguintes diretrizes:

- I. Incentivar a regularidade dos serviços de manutenção e aprofundamento do calado dos canais de acesso ao porto;
- II. Incentivar a manutenção e qualificação da sinalização dos canais de acesso ao porto;
- III. Incentivar a continuidade das obras de ampliação dos Molhes da Barra;
- IV. Incentivar a manutenção e modernização das instalações do porto público e terminais privados;
- V. Revitalização do Porto Velho;
- VI. Aumentar a participação do município na gestão do Porto;
- VII. Incentivar a navegação lacustre;
- VIII. Contribuir com a divulgação do potencial do Porto do Rio Grande.

Nesse contexto, cabe atentar para a relação entre a legislação para as OUCs e a gestão portuária, ao passo que a área do Porto Velho passa pela instância política e gerência da Prefeitura Municipal e da SUPRG. Nesse caso, caracteriza-se uma complexa gestão que envolve diferentes atores, e entre eles a importante participação da sociedade civil. Vale destacar a área da interface, que abrange o centro histórico, comerciantes, moradores e demais usuários. A Figura 38 orienta nesse sentido, através do esquema sobre a lógica do desenvolvimento de um plano para a OUC baseada no adensamento de uma área, segundo o Ministério das Cidades.

Figura 38 - Esquema do desenvolvimento de uma OUC, baseado no adensamento da área



Fonte: Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação do Ministério das Cidades. (Caderno técnico de regulamentação e implementação de Operações Urbanas Consorciadas, 2015:43).

Além de organizar um plano para a implementação de uma OUC, podemos partir do levantamento de dados que demonstrem as possibilidades, ou seja, a caracterização da área através do adensamento, da identificação dos vazios urbanos, do patrimônio histórico, entre outros elementos. Os elementos que constituem a área servirão para elucidar as metas e as contrapartidas, e, a partir disso, surgirá a indicação de quais infraestruturas são possíveis e será constatada a capacidade de suporte que a área é capaz de aguentar em função do adensamento e das infraestruturas existentes e dos limites para as novas. Diante disso, o esquema da Figura 16 traz um exemplo de organização de um plano e sugere:

[...] esquematicamente a aplicação dessa lógica a um projeto que prevê o adensamento de uma área. Partindo de uma densidade meta, estima-se a quantidade a quantidade de metros quadrados de construção (potencial construtivo) necessária para acomodá-la. Esta quantidade deve ser qualificada, isto é, suas características devem ser pensadas levando em conta a vocação e as atividades que podem ser instaladas na área (Programa Nacional de capacitação do ministério das cidades, 43: 2008).

Em vista disso, podemos observar que os dados levantados sobre a área, sobre os setores censitários, o número de pessoas (população residente), de moradias, renda, entre outros, bem como as tipologias de comércio e de fluxo de pessoas, contribuem para qualificar o estudo sobre determinada área.

Nesse sentido, destaca-se o esquema da Figura 37, na qual se pode observar a relação de articulação e a integração entre as escalas de planejamento, entre as especificidades de cada instância. Nesse caso, a OUC terá êxito se for possível apreciar e direcionar o público da transformação para as potencialidades econômicas

(MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008). O esquema da Figura 39 sintetiza a relação entre as escalas para o planejamento de uma OUC:

Figura 39 - Esquema da articulação entre as escalas de planejamento



Fonte: Regulamentação OUCs, Ministério das Cidades, adaptado de Ingallina, 2008.

Sobre a relação do porto com o centro histórico, os estudos realizados junto aos dados do IBGE contidos nos setores censitários são de suma importância e contribuição para a análise e identificação da área, e do ponto de vista social da participação da sociedade civil. Sobre essa ótica, a OUC, segundo as diretrizes do Ministério das Cidades,

[...] serve para desenvolver e implementar uma intervenção urbana negociada com a sociedade civil, que pode incluir a realização de obras e a definição de normas urbanísticas específicas para alcançar certos objetivos da política urbana do município (Programa Nacional de capacitação do ministério das cidades, 12: 2008).

Para tanto, ao passo que o Porto Velho se encontra em processo de revitalização e ainda não foram efetivadas e definidas as alterações, bem como não regulamentada a OUC, a contribuição deste estudo sobre o tema está em refletir sobre as possibilidades e limites deste processo de implementação desse dispositivo legal. A Figura 40 contribui para o planejamento prévio, no caso da intenção de implementação de uma OUC. Nela podemos observar, de forma sintética, o conteúdo necessário para a regulamentação do dispositivo legal.

Figura 40 - Conteúdos necessários para a regulamentação das OUCs nos municípios

Conteúdos da regulamentação municipal		
PLANO DIRETOR	LEI ESPECÍFICA	DECRETO REGULAMENTAR
Previsão do instrumento (*) Indicação das áreas de aplicação Objetivos e diretrizes gerais dos projetos a serem viabilizados por meio de OUC	Plano da Operação (*), contendo: a) Definição da área atingida (*) b) Programa básico de ocupação da área (*), com, no mínimo: - <i>Parâmetros urbanísticos específicos</i> - <i>Relação de obras e intervenções</i> c) Programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação (*) d) Finalidades da operação e) Estudo prévio de impacto de vizinhança (*) f) Contrapartida a ser exigida em função da utilização dos benefícios previstos na Operação (*) g) Forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil (*) h) Natureza dos incentivos a serem concedidos aos proprietários, usuários permanentes e investidores privados (*) Transição para as normas gerais de uso e ocupação do solo, após o fim da Operação.	Regulamentação da instância de controle da Operação (conselho gestor ou similar) Procedimentos de licenciamento edifício Procedimentos para pagamento das contrapartidas e obtenção dos benefícios previstos pela Operação

(\*) Conteúdo obrigatório - Estatuto da Cidade

Fonte: Ministério das Cidades (2015).

Nesses termos, a breve discussão sobre a OUC no estudo de caso, mesmo de forma sintética, visa contribuir com o planejamento e trazer questões que permeiam entre a teoria e a prática.

Em síntese, constatou-se que as OUCs estão inseridas na legislação do Plano Diretor da cidade do Rio Grande; entretanto, ainda não há uma revisão que especifique a questão da aplicação do dispositivo sobre a área do Porto Velho, como determina a

legislação estabelecida pelo Estatuto da Cidade. Sendo assim, entre a intenção de aplicar o dispositivo e a realização deste, existe um caminho a percorrer no que tange à organização definida pelo Estatuto da Cidade e pelo conteúdo da regulamentação municipal, resumido na Figura 38.

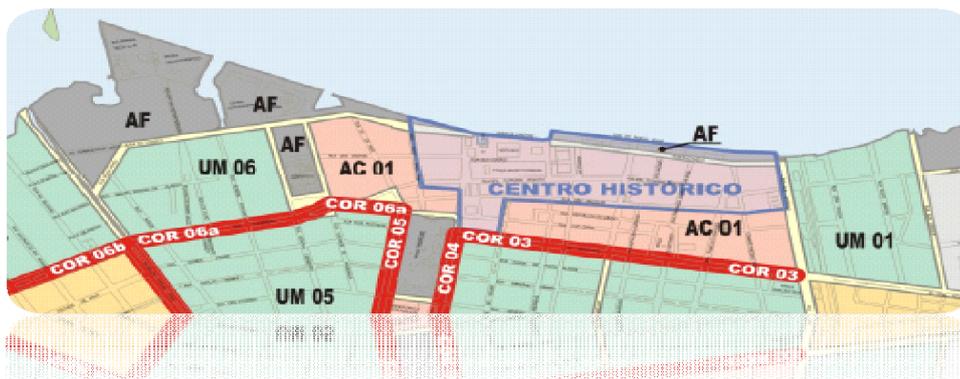
### **5.3 A Conservação Integrada: pressupostos e propostas para o planejamento urbano para áreas centrais e a revitalização entre o Porto Velho e o centro histórico**

Diante do que já foi discutido, e no que tange à legislação urbanística, trazemos algumas diretrizes do Ministério das Cidades para a reabilitação urbana com foco em Áreas Centrais. Segundo o Ministério das Cidades, a conservação integrada consiste: na conservação, restauração e reabilitação dos prédios e sítios antigos com o objetivo de torná-los utilizáveis para novas funções da vida moderna. Nesse contexto, o Porto Velho se enquadra em diversos aspectos, para além dos novos usos, com as questões pertinentes à conservação, restauração e reabilitação do edificado que se encontra na área de estudo. Entretanto, em relação à conservação integrada, tem-se que:

É um processo dialético entre a intenção de proteger o patrimônio cultural edificado e a necessidade de desenvolvimento e planejamento, por meios jurídicos, administrativos, financeiros e técnicos. Visa o desenvolvimento sustentável caracterizado pela manutenção de estruturas sociais e físicas, harmonizando-as com os novos usos e funções (Ministério das Cidades, 2018).

Assim, as revitalizações, reabilitações, enfim, as intervenções em áreas centrais e históricas ocorrem em diferentes espaços urbanos, mas há áreas com diferenciais, como as áreas portuárias, que, por sua vez, evocam um planejamento e estratégias igualmente diferenciadas para a execução dos projetos. Como já vimos anteriormente, segundo o Plano Diretor do Município do Rio Grande, o Porto Velho se localiza em uma área considerada de ocupação intensiva (Figura 41) e, portanto, abrange as unidades de planejamento correspondentes à Área Central (AC), Centro Histórico (CH), Área Funcional (AF) e Unidade Mista (UM).

Figura 41 - Área das unidades de planejamento da cidade do Rio Grande



Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande, (2011). Adaptado por Perla Couto.

A frente de água e o conjunto, o centro histórico e as áreas comerciais integradas possuem potenciais para o turismo, por exemplo, uma saída para a dinamização econômica da cidade em conjunto com o potencial local, visando melhor qualidade de vida ao valorizar os potenciais socioespaciais. Segundo o Ministério das Cidades, a conservação integrada:

[...] é uma estratégia de gestão urbana que, por meio de ações múltiplas e coordenadas, visa valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais, melhorando a qualidade de vida da população residente ou usuária e mantendo a identidade do lugar (Programa Nacional de Capacitação do Ministério das Cidades, 12: 2008).

Outra questão importante a ser abordada é em relação à eficácia, ao sucesso ou ao fracasso dos projetos, pela ótica dos planos urbanísticos no Brasil. Dessa forma, tendo em vista o planejamento, que neste estudo de caso abrange a área central em conjunto com o Porto Velho, e considerando que o projeto para a revitalização compreende mais de 20 anos, e assim se insere na dinâmica relação do espaço-tempo, corroboramos que:

Há de ser analisada à luz da conjuntura de cada momento, ou seja, a conveniência da elaboração de planos urbanísticos dependerá sempre das arenas de disputa política existentes e de seus atores, bem como da ideologia dominante, da situação econômica e do grau de mobilização da sociedade civil, dentre outros aspectos (Programa Nacional de Capacitação do Ministério das Cidades, 12: 2008).

Essa questão não pode ser reducionista, visto que existem diferentes realidades, bem como fatores exógenos e endógenos que intervêm no processo de desenvolvimento das cidades. Esses fatores podem ser de ordem econômica e política, como no caso da realocação das atividades do Porto Velho para o Porto Novo e da realocação das

atividades em 1920, respectivamente. Outrossim, no caso das revitalizações, encontramos entre o projeto arquitetônico do Porto Velho e a sua execução conflitos de diferentes ordens: econômica, política e da mobilização e apropriação pela sociedade civil.

Sendo assim, a articulação entre os diversos atores para a regulamentação das OUCs é o grande desafio, devido ao fato de que requer clareza sobre os objetivos que almeja alcançar por meio da intervenção. A partir disso, o Estatuto da Cidade define e direciona o instrumento e sua regulamentação juntamente com a participação dos atores envolvidos.

#### **5.4 Setor Oeste, o Rincão da Cebola à luz da sua revitalização**

O setor Oeste compreende a área chamada Rincão da Cebola. Entre os três setores, é o que apresenta maior fluxo de frequentadores e também maior diversidade de atividades. Esta área do cais é frequentada e destinada a atividades de trabalho e comércio, relações estabelecidas desde a origem do porto até os dias atuais. A Figura 40 ilustra, no setor Oeste, o Rincão da Cebola na década de 1940.

Figura 42 - Rincão da Cebola em 1940



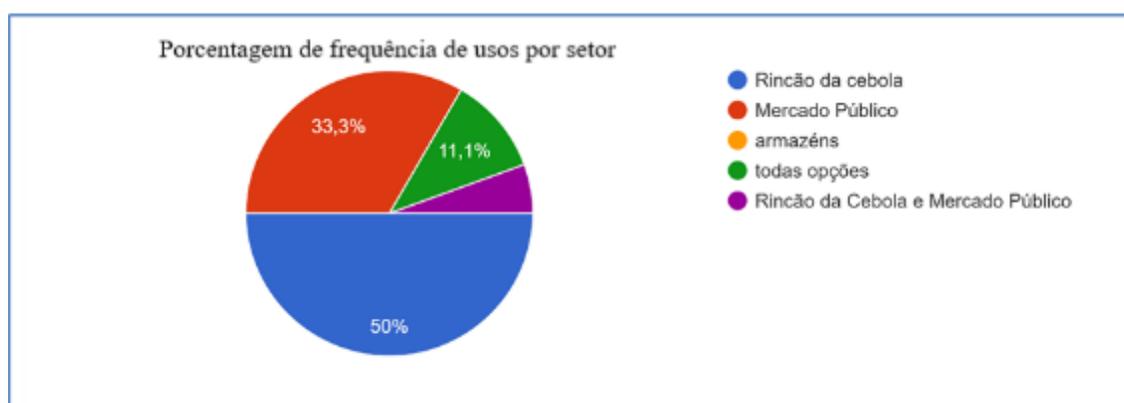
Fonte: PIMENTEL, Fortunato (1944); in Torres (2009).

Na contemporaneidade, esse espaço segue como referência de usos para a população, porém com diferentes formas de ocupação. Entre o apogeu e declínio das atividades portuárias e comerciais, mediadas pelo cais no qual a cidade se defronta com

o Porto Velho, na década de 1980, em um novo estágio das relações portuárias, a subutilização da frente d'água torna-se uma realidade. Nesse contexto, a retomada pelo projeto de revitalização no ano de 1997 evoca modelos do urbanismo de áreas portuárias. O sentido da volta ao cais foi um processo que foi protagonizado por portos nos EUA e Europa, como aponta DEL RIO (2001): “o movimento na direção da revitalização das áreas centrais foi plenamente aceito como o novo modelo para o desenvolvimento urbano”. Segundo o autor, os modelos de revitalização portuária ocorrem desde a década de 1950 e são encontrados nas cidades norte-americanas e europeias, como Boston, Baltimore e São Francisco (EUA) — as pioneiras — e de Londres e Glasgow (Grã-Bretanha), Barcelona e Bilbao (Espanha), Berlim e Hamburgo (Alemanha), e são exemplos seguidos pelo mundo ainda na atualidade (DEL RIO, 2001).

Diante disso, em relação à ocupação no estudo de caso, segundo as pesquisas realizadas por meio de questionário in loco, constatou-se que o setor Oeste é o mais procurado pelos frequentadores do cais. Desse modo, ao questionar o entrevistado sobre qual dos três setores costumava frequentar, obteve-se a resposta de que o setor Oeste é o mais frequentado.

Gráfico 8 - Percentual referente aos índices de usos nos setores da revitalização



Fonte: Questionário, realizado por Perla Couto (2018).

Nessa área na década de 1950, foi erguido o prédio que hoje é o CCMar (Figura 41), que foi construído e inaugurado pelo então Presidente da República, Getúlio Vargas. A edificação foi planejada para atender trabalhadores e atividades voltadas para a pesca, e assim o local foi denominado “o entreposto de pesca”. Com a crise no setor pesqueiro, o que restou foi o abandono, e então o local foi depredado, configurando um

espaço degradado e marginalizado. O prédio também serviu de sede do IBAMA, mas logo o órgão foi realocado, deixando o prédio desocupado e ocioso, o que resultou na invasão e degradação do local e do entorno.

Figura 43 - O entreposto de pesca. (E); Inauguração do CCMar no ano de 2008 (D)



Fonte: Clic RBS, Jornal Zero Hora (ZH) (2010); Fonte: FUNDAÇÃO TUPAHUE (agosto, 2008).

Diante desse cenário, essa área faz parte do projeto de revitalização e está disposta no Anexo 3 no documento sobre as bases do concurso, nele constando como “área de contribuição da FURG”. Esse antigo prédio do entreposto de pesca foi incluído no projeto devido a sua localização adjacente à área a qual foi prevista no concurso, que, por sua vez, é de responsabilidade da Universidade Federal do Rio Grande — FURG. Segundo consta no documento sobre o antigo entreposto de pesca, tem-se que:

Com excepcional interesse paisagístico e histórico, o “antigo entreposto de pesca”, na sua privilegiada localização, foi, a partir de sua implantação, grande impulsionador da pesca artesanal em nosso município, por disponibilizar ao pescador espaço para comercialização e câmaras frias, numa época em que eram raras. Pretende a Furg, resgatar um espaço de apoio ao pescador com a implantação do “Centro de Formação, Extensão e Cooperativismo do Pescador”, agregando-se a esta atividade outras de interesse da instituição, quais sejam: instalações para atracação das embarcações da Universidade, atividades ambulatoriais e de apoio logístico hospitalar universitário, e estacionamentos para todo o conjunto (BASES DO CONCURSO, Anexo 3, 1997: s/n).

A relação dessa edificação com o complexo hospitalar ocorre pela proximidade entre o setor Oeste e o Hospital Universitário (HU) da FURG.

Figura 44 - Imagem ilustrativa entre o prédio do CCMar (entrepósito de pesca) e o HU



Fonte: Sandro Gonçalves (2018), adaptado por Perla Couto (2019).

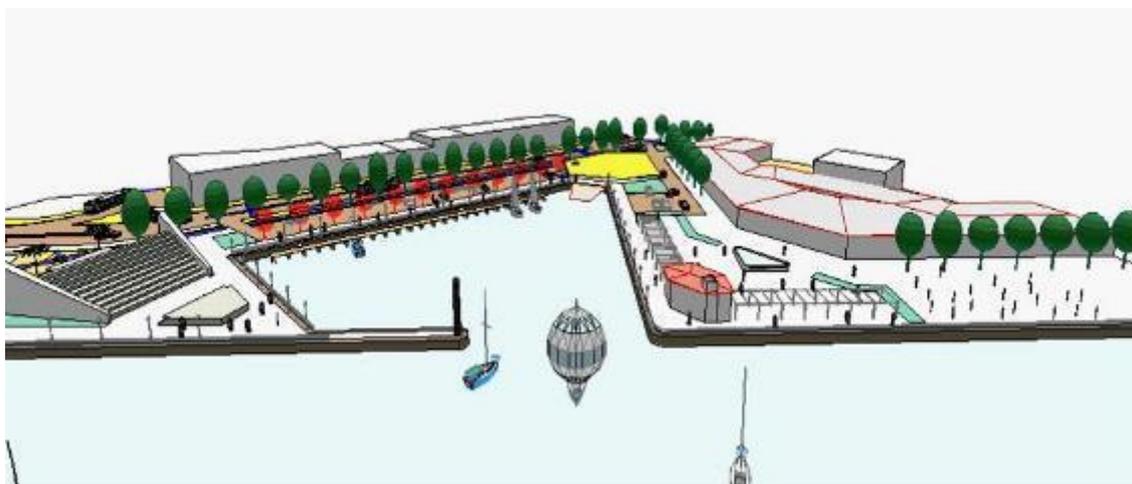
Neste contexto, ainda sobre as bases do concurso, encontram-se no Anexo 3, questões pertinentes aos pressupostos básicos para essa área (BASES DO CONCURSO, Anexo 3, 1997: s/n). Para o setor Oeste, tem-se que:

- A) Propor volumetria e tratamento paisagístico para edificações que venham a compor o conjunto de atividades proposto pela FURG, integrando-os ao projeto de revitalização do Porto Velho;
- B) Integrar o campus da saúde, instalado no quarteirão delimitado pelas ruas Vasco Vieira da Fonseca, Visconde de Paranaguá, General Canabarro e General Osório, ao conjunto proposto;
- C) Garantir condições ambientais adequadas aos usuários do campus da saúde;
- D) Conceber parque de estacionamento para atender usuários do campus da saúde e das demais atividades propostas;
- E) Viabilizar a contemplação do Eco-Museu da ilha da Pólvora, já em fase de instalação;
- F) Conceber cais paralelo, afastamento do alinhamento atual do cais de saneamento, viabilizando atracação e operação da atual frota da Universidade, hoje constituída do navio oceanográfico Atlântico Sul, com 36m de comprimento, e da Lancha Larus, com 16m de comprimento, com previsão de futura ampliação;
- G) Garantir atracação de pequenas embarcações de pesca, permitindo-se eventualmente carga e descarga destas;

H) Assegurar a continuidade da pesca amadora no cais de saneamento.

Diante das assertivas contidas nas bases do concurso, o projeto teve, desde a origem aos dias atuais, uma revisão, que ocorreu em 2017. A partir das imagens da Figura 45, é possível constatar, no processo de 20 anos, as notáveis mudanças tanto nos ideais de usos quanto na própria configuração do projeto.

Figura 45 - Desenho do projeto da revitalização do setor Oeste realizado pelo arquiteto Macadar



Fonte: Secretaria de Coordenação e Planejamento (2010).

Nessas condições, podemos observar, no decorrer da pesquisa, que nesse setor muitos dos pressupostos do projeto de revitalização foram atingidos, embora aquém do que está no projeto executivo e em sua realização na íntegra. Podemos observar na Figura 44 infraestruturas derivadas do projeto de revitalização, tais como a iluminação e o passeio; entretanto, as indicações contidas na placa não condizem com a realidade. O passeio de barco, arquibancada, passagens, lojas, bar, lanchonete, sanitários não foram constatados no local, mas existem parcialmente as estruturas descritas, como o parque infantil (playground).

Figura 46 - Melhorias no setor Oeste: placa (E), infraestruturas (D); playground (E), chafariz(D)



Fonte: Perla Couto; (2018).

Diante disso, cabe ressaltar que a primeira medida, anterior às melhorias do mobiliário urbano, foi a reconstrução do cais de saneamento. As Figuras 47 e 48 demonstram o processo de reconstrução do cais no setor Oeste.

Figura 47 - Obras no cais do setor Oeste



Fonte: Jornal Agora (2010).

Figura 48 - Início das obras no cais do Rincão da Cebola

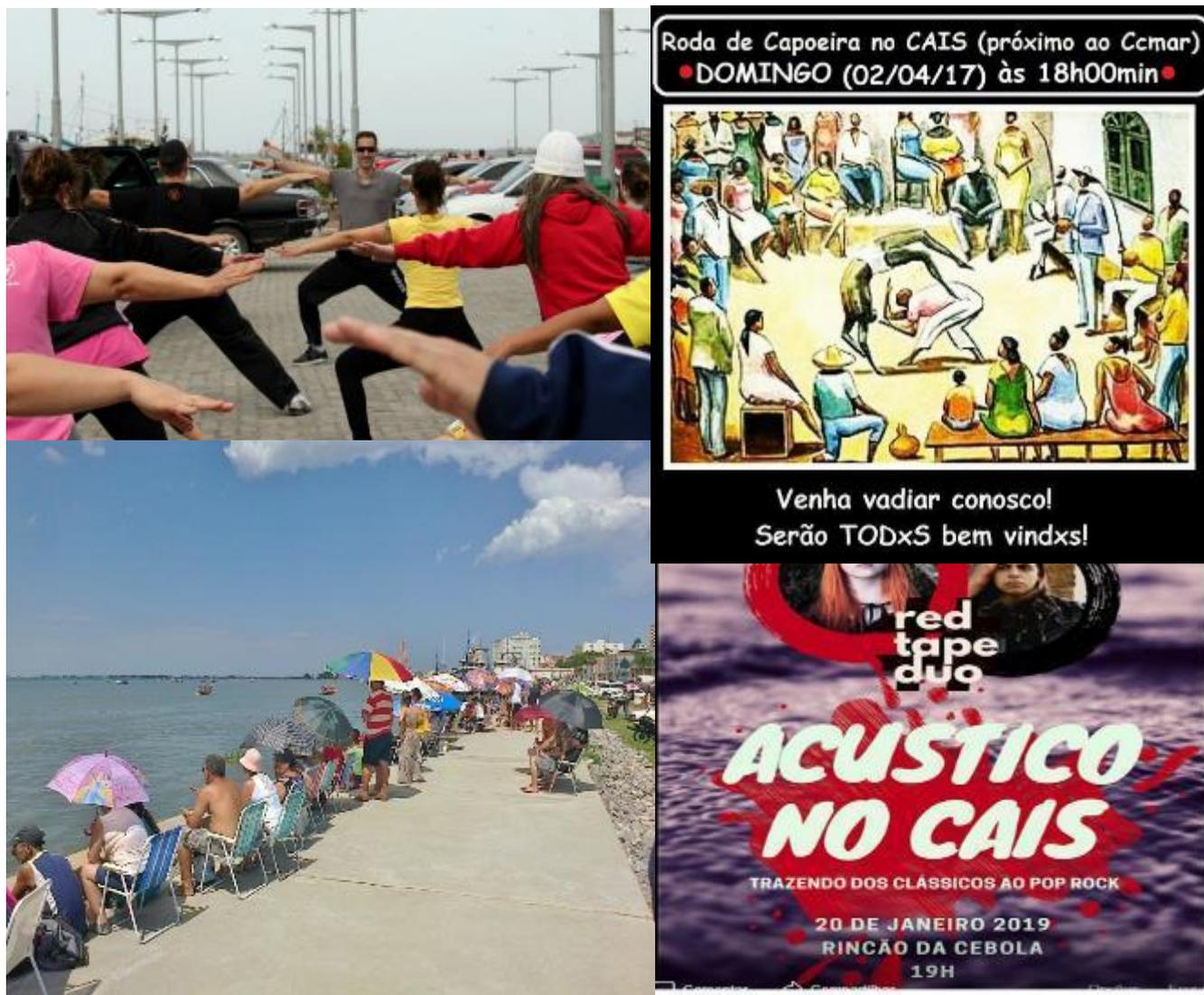


Fonte: Ricardo Irigom (2010).

Esse setor, como podemos observar no Mapa 1 dos setores do IBGE, estende-se para além do prédio do CCMar; entretanto, é nas imediações dessa edificação que se concentram as grandes partes das atividades realizadas no cais. Assim, no transcorrer dos 20 anos do projeto, através das pesquisas foi possível constatar mudanças significativas. Essas mudanças vão além das infraestruturas implantadas e podem ser traduzidas na apropriação da população ao frequentar a área para diversas atividades

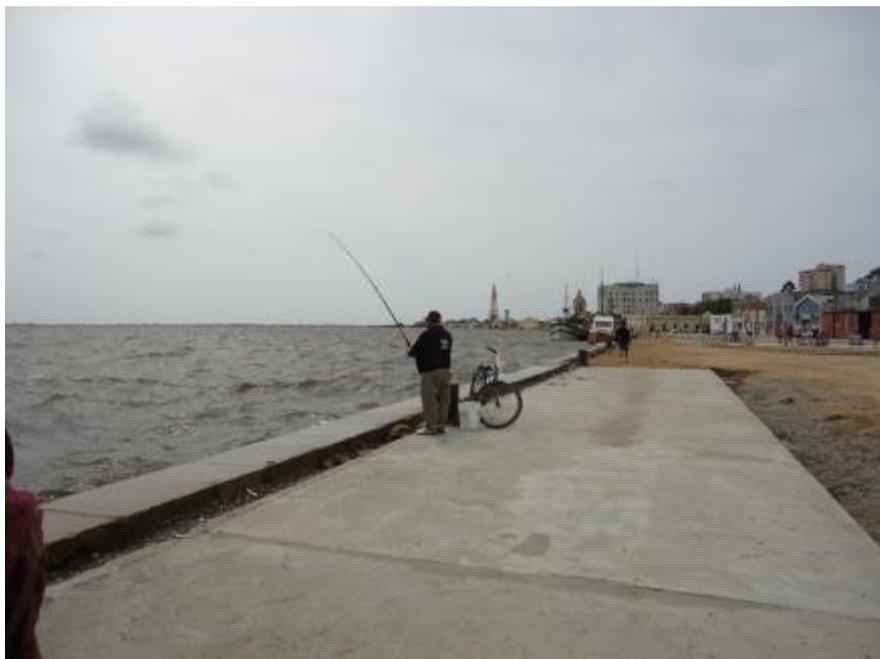
(Figuras 49 e 50), sejam elas promovidas pelo poder público, por iniciativas individuais ou de grupos organizados.

Figura 49 - Imagens ilustrativas das atividades no setor Oeste: Ioga (E), capoeira (D); procissão Nossa Senhora dos Navegantes (E), Acústico no cais (D)



Fonte: Surya Yoga - Rio Grande (2018); Capoeira no cais (2017); Rodrigo de Aguiar (2018); Red Tape duo (2018).

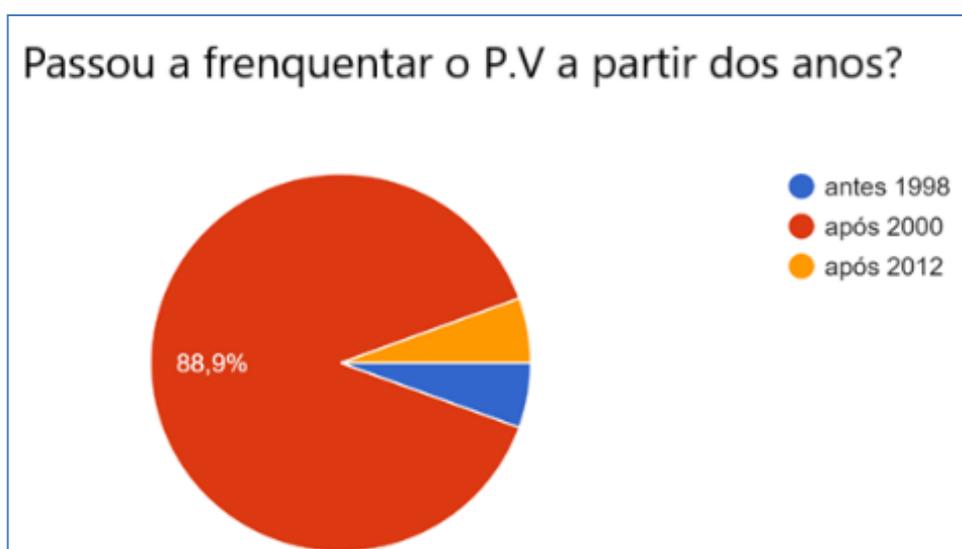
Figura 50 - Pesca amadora no setor Oeste



Fonte: Fernanda Couto (2017).

Dessa forma, constatou-se que o cais passa a ser frequentado com maior intensidade após a década de 2000. Nesse sentido, tem-se que, após a idealização do projeto de revitalização, a área passa a ter maior visibilidade enquanto espaço de lazer. Segundo as entrevistas com a população, conforme indica o Gráfico 9, percebe-se essa ocupação após os anos 2000.

Gráfico 9 - Referência ao período em que passou a frequentar o cais do Porto Velho



Fonte: Entrevistas realizadas por Perla Couto (2018).

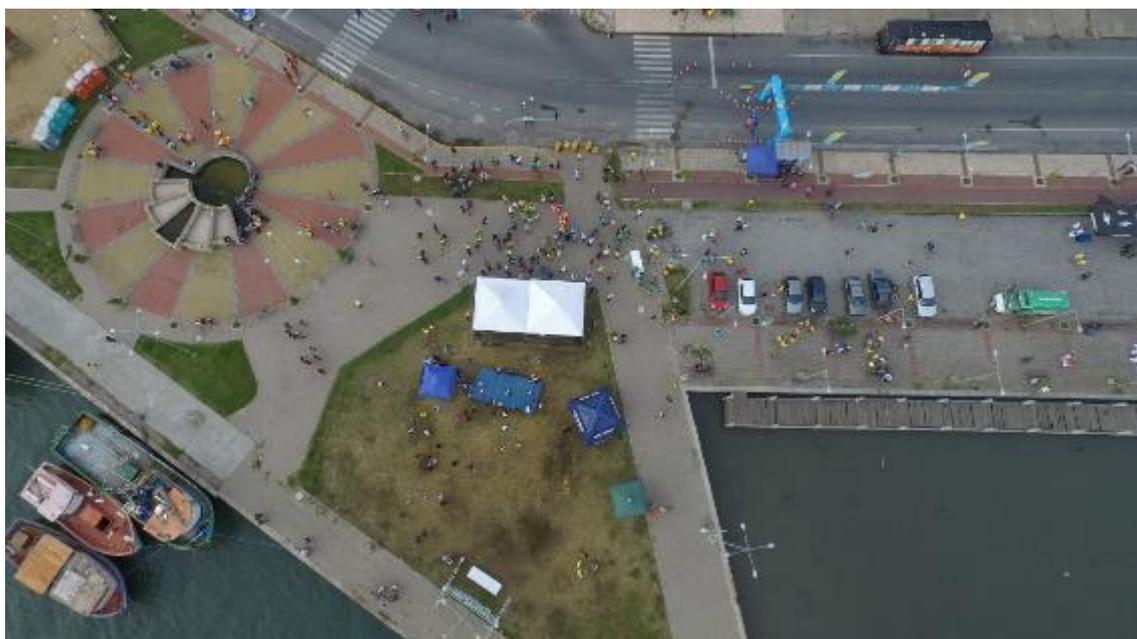
São diversas as imagens que representam e demonstram as formas de ocupação no setor Oeste. Da mesma maneira, são diversas as atividades as quais se concentram neste local, e entre elas podemos destacar o lazer e eventos esportivos (Figuras 51 e 52).

Figura 51 - Maratona Sesc, setor Oeste



Fonte: Sesc Rio Grande (2018).

Figura 52 - Imagem aérea da Maratona Sesc no setor Oeste



Fonte: Sesc Rio Grande (2018).

Em contrapartida, ressaltamos que o setor Oeste, que teve contribuição da FURG, destaca-se pela diversidade e efetivação dos usos do lazer (Figura 51).

Figura 53 - Usos no setor Oeste antes e depois da obra de revitalização



Fonte: Perla Couto (2013) (acima); José Antonio Klaes Roig (2017) (abaixo).

A Figura 54 mostra a obra realizada nas adjacências do CCMar, com investimentos em iluminação pública e a destinação e utilização de áreas para o lazer ativo e passivo.

Figura 54 - Trapiche CCMar, setor Oeste



Fonte: Magda Geane Pereira (2017).

Figura 55 - Imagens do cais do Porto Velho, setor Oeste antes (D) e depois (E) da revitalização



Fontes: Ricardo Irigom (2010) (E); Aldivo Mendes (2017) (D).

Figura 56 - Área do setor Oeste após a obra do cais



Fonte: Perla Couto (2018).

Em contrapartida, também foi possível evidenciar a existência de variedade de usos nesse setor. Em específico, o setor Oeste, que apresenta potencial para o lazer e para as atividades turísticas, apresentando ao mesmo tempo diversos usos, entre eles o Hospital Universitário (HU), o Centro de Convívio Meninos do Mar (CCMar), edificações remanescentes da indústria do pescado, bem como edificações residenciais. A Figura 55 mostra a espacialização e diversificação das formas nesse setor. Essa figura representa, além das diferentes formas de usos e ocupações na atualidade, as diferentes temporalidades. Os diferentes períodos são representados nas formas urbanas, tal como a indústria do pescado, cujos estabelecimentos funcionam uns de maneira parcial e outros de maneira total; o entreposto de pesca, que hoje faz parte das atividades de ensino vinculadas à FURG; o Hospital Universitário, que segue o padrão do complexo hospitalar juntamente com a Santa Casa do Rio Grande. Essas atividades são circundadas pela área comercial e residencial, bem como do representativo sítio histórico que compõe a cidade do Rio Grande, a mais antiga do estado do Rio Grande do Sul.

Figura 57 - As diferentes formas espaciais no setor Oeste



Fonte: Foto e adaptação por Perla Couto.

Em síntese, o setor Oeste apresenta alguns avanços sobre as novas ou diferentes formas de ocupação, em relação ao que havia até então. Podemos observar nas imagens captadas, as mudanças significativas do ponto de vista da presença de diversidade dos grupos de pessoas, de frequentadores, que costumava ser menor do que atualmente.

A Figura 58 retrata o setor oeste sendo revitalizado através da primeira medida, que foi a reconstrução do cais na proximidade do CCMar.

Figura 58 - Imagem durante a construção do cais de saneamento



Fonte: Ricardo Irigom (2010).

A Figura 59 mostra que a área foi subutilizada devido ao abandono e que, além das péssimas condições de circulação de pedestres, tornou-se um estacionamento de veículos.

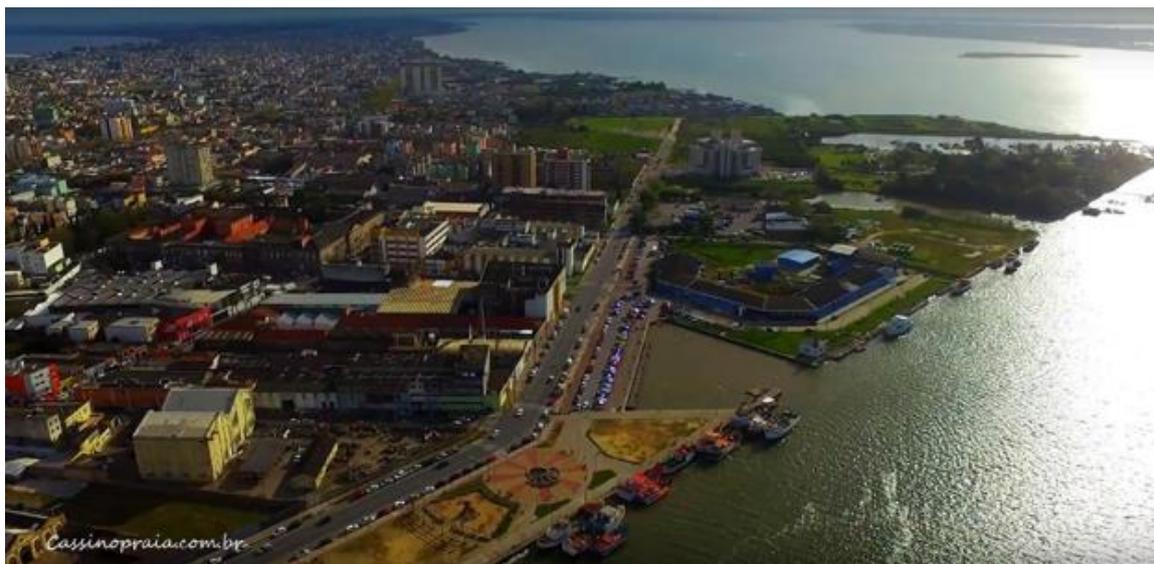
Figura 59 - Imagens da área em processo de revitalização: em pleno centro, área com aspectos de abandono (E); condições do local contrastam com a beleza do estuário da Lagoa dos Patos (D)



Fonte: Fabio Dutra, extraídas do *Jornal Agora* do dia 27 de outubro de 2013.

O grande expoente de novos usos e potenciais de ocupação está nas atividades de lazer, em consonância com as atividades de trabalho, de comércio, de serviços, bem como a pesca e as atividades portuárias. Como podemos observar na figura 60 no setor oeste encontramos às atividades no CCmar, as atividades de lazer, além de o cais seguir como ancoradouro para as atividades pesqueiras e suas embarcações, além de ponto de referência para os praticantes dos esportes náuticos.

Figura 60 - Imagem aérea do setor Oeste



Fonte: Sandro Gonçalves (2018).

### **5.5 Setor Central e o Núcleo Urbano Histórico**

O setor Central, da mesma forma que o Oeste, é comumente frequentado; porém, ele apresenta formas urbanas diferenciadas, bem como distintas apropriações, atividades e usos. Esse setor, por sua vez, contém a sua estrutura física em interface com o núcleo central e centro histórico. Uma das edificações emblemáticas nessa área é o Mercado Público, o qual representa o processo simbólico de usos e ocupações das atividades do comércio, da pesca e do transporte de pessoas. A Figura 61 retrata o Mercado Público com barcos a vela atracados no cais no ano de 1878.

Figura 61 – Barcos a vela no cais do Mercado Público



Fonte: Museu da Cidade, in Torres (2009).

Atualmente, nas imediações do Mercado Público localizam-se, além das atividades comerciais, a estação hidroviária por onde transitam centenas de pessoas, realizando a travessia entre Rio Grande e a cidade de São José do Norte (Figura 62).

Figura 62 - Imagem aérea atual, vista do setor Oeste para os setores Central e Leste



Fonte: Sandro Gonçalves (2018) adaptado por Perla Couto (2018).

Nesse contexto do Memorial descritivo do setor Central, inferimos que o projeto revisado traz significativas mudanças na estrutura dessa área e que, se concluído, acarretaria mudanças nas relações espaciais pretéritas. Tais mudanças trazem consigo o conceito de espaço coletivo que contém inúmeras modalidades de usos, seguindo o objetivo para a reestruturação da área, que é tornar o local ponto de encontro da população.

Nesses termos entre as mudanças, de acordo com o Memorial descritivo realizado por Macadar Arquitetura e Consultoria Ltda., existe a intenção de:

Liberar a área compreendida entre o Mercado Público e a Câmara de Comércio transferindo a atual hidroviária para a área compreendida entre a Biblioteca, Doca do Peixe e a Rua General Neto. Esta decisão foi tomada após estudos das possíveis alternativas para o novo local, levando em conta a permanência desta no contexto do Mercado, buscando o menor impacto visual e operacional aos prédios históricos. A nova hidroviária será considerada como a “Estação Mercado”, dentro de uma linha Municipal de Transporte Fluvial de Passageiros, com diversas estações que se desenvolverão na orla da lagoa e canal da Barra até o Superporto (MEMORIAL DESCRITIVO, 2017, p. 01/02).

Na Figura 63, podemos observar as mudanças propostas pelo projeto arquitetônico, conforme consta no Memorial Descritivo. À direita, a edificação da hidroviária, que atualmente se encontra à esquerda do Mercado Público.

Figura 63 - Imagem do projeto para a área compreendida entre a Biblioteca e a Doca do Peixe



Fonte: Macadar Arquitetura e Consultoria Ltda. (2018).

A Figura 64 retrata a hidroviária no local idealizado pelo projeto de revitalização, localizada na frente da Biblioteca Rio-grandense. Nessa mesma imagem,

seguem-se à hidroviária a Doca do Mercado e o próprio Mercado Público. Há também a preocupação com a mobilidade urbana, podendo-se observar a ciclovia circundante à área do centro histórico e à orla do cais.

Figura 64 - Imagem do projeto para a área compreendida entre a Biblioteca, hidroviária, Doca do Mercado



Fonte: Macadar Arquitetura e Consultoria Ltda. (2018).

A Figura 65 ilustra a vista panorâmica do setor Central de acordo com o projeto de revitalização. Nesta figura, encontramos à direita a hidroviária, realocada, a Biblioteca Rio-grandense, seguida da Doca do Peixe, Mercado Público e Câmara de Comércio. À Câmara de Comércio, segue-se o setor Leste, com a presença do prédio da Alfândega. A fim de melhor caracterizar este setor, cabe destacar no plano de fundo a Praça Xavier Ferreira, que, embora não esteja no plano de revitalização, o compõe, uma vez que está localizada em uma área estratégica para o acesso entre o cais e o centro histórico e comercial da cidade. Para elucidar sobre a relação da Praça com o projeto da revitalização do setor Central, o Memorial descritivo traz questões pertinentes:

Priorizar o acesso de pedestres entre a Praça Xavier Ferreira e o Cais através dos espaços liberados do Largo do Mercado e Largo da Banca do Peixe, sendo que, entre os prédios da Câmara de Comércio e a Biblioteca, a ciclovia e a pista dos veículos passam a ter o mesmo nível das calçadas, criando uma via de passagem de baixa velocidade, priorizando a travessia dos pedestres em toda a extensão deste trecho. (MEMORIAL DESCRITIVO, 2017: 04).

Figura 65 - Vista panorâmica do setor Central

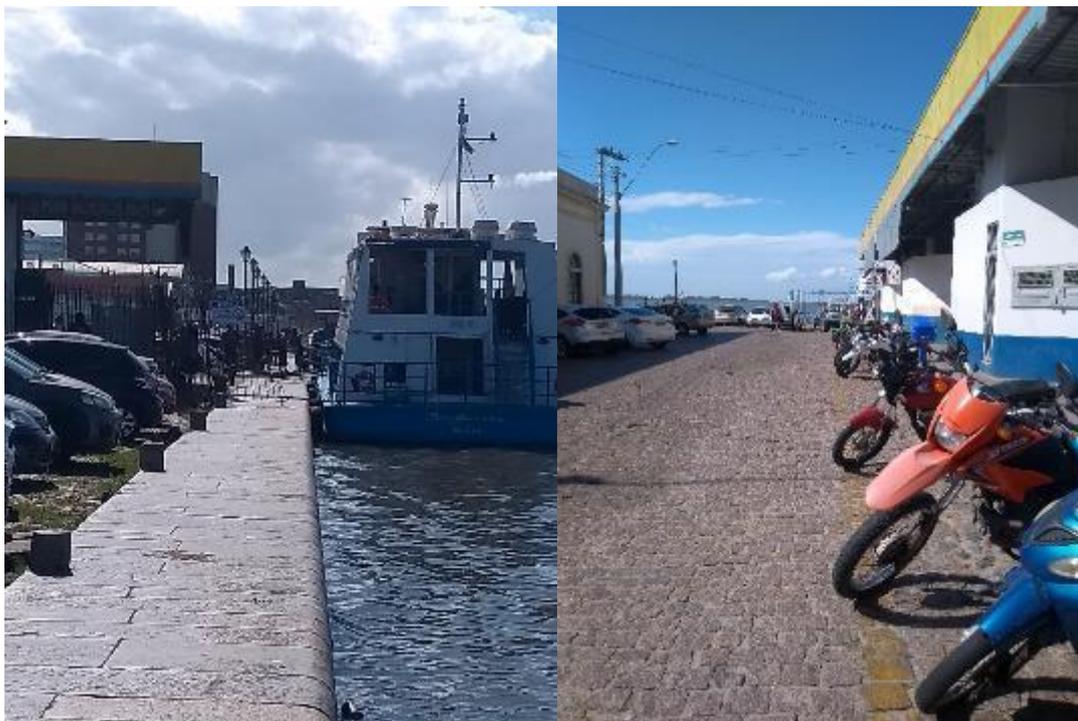


Fonte: Macadar Arquitetura e Consultoria Ltda. (2018).

Atualmente, a estação hidroviária encontra-se entre o Mercado Público e o posto de combustíveis. Esses elementos são alvo de realocação com a intenção de alterar problemas pertinentes à mobilidade na área. No local, onde atualmente se localiza a hidroviária, o projeto indica a criação de um largo, o “Largo do Mercado”. Diante disso, foi possível evidenciar que existe um conflito de ordem político-econômica e, conseqüentemente, social que decorre da presença do posto em um espaço público. No Memorial descritivo, consta que:

Com a retirada da hidroviária e do posto de abastecimento de combustíveis, o espaço entre os prédios da Câmara de Comércio e o Mercado assumirá novamente o caráter de “largo” e será destinado a atividades múltiplas. Este espaço será equipado com uma plataforma que abriga um palco e um mirante, além de uma passarela sobre a água que dá acesso a um ancoradouro. Tem como objetivo proporcionar espaços adequados para as atividades de lazer, esportivas, culturais e espetáculos populares. A proposta incorpora a possibilidade de incentivar atividades gastronômicas utilizando os chalés do perímetro externo do Mercado, onde mesas vinculadas a estes estabelecimentos poderão ocupar espaços previamente demarcados, proporcionando um visual especial da Lagoa e do Largo do Mercado (MEMORIAL DESCRITIVO, 2017, p. 05).

Figura 66 - A lancha que realiza a travessia hidroviária (E); à direita, o posto de combustíveis, e à esquerda o Mercado Público (D)



Fonte: Perla Couto (2018).

O posto de combustíveis, por sua vez, é um elemento que descaracteriza a área histórica e portuária, além de gerar conflitos tanto estéticos quanto entre os gestores e os idealizadores do projeto. Como podemos perceber, através das imagens,

O posto de abastecimento de combustíveis deverá ser transferido a outro ponto da cidade, ou para junto do futuro Terminal Hidroviário Intermunicipal que será localizado na área junto à esquina da Rua Riachuelo com a Rua Almirante Barroso, conforme proposto para o Setor Leste. Este Terminal também será uma das estações dentro da linha municipal permitindo a integração com a linha intermunicipal, que por sua vez atenderá a São José do Norte assim como aos diversos municípios da costa da Lagoa dos Patos (MEMORIAL DESCRITIVO, 2017, p. 02).

Diante disso, o conflito dos usos do espaço público em consequência da presença do posto é evidente, sendo que o prefeito em exercício relatou em entrevista que:

[...] o pano de fundo das dificuldades que encontramos nesse meio do caminho se deram (sic) muito mais em função do posto de gasolina que no projeto que foi apresentado. O projeto executivo tem a supressão do posto [...] e o posto de gasolina acaba ensejando interesse de terceiros [...] (LINDENMEYER, 2018) (informação verbal)<sup>40</sup>.

<sup>40</sup> Entrevista concedida por Lindenmeyer, Alexandre. [nov. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (00:14: 55 min.).

Em face desse impasse, segundo Lindenmeyer (2018), a presença dessa edificação atrasou os trâmites. Diante disso, foi sugerido pelo BNDES que o projeto fosse reenviado no nome da Superintendência do Porto e com isso para nova avaliação, de seis a sete meses depois. Nessas condições, segundo o prefeito, “o recurso que era não retornável se perdeu”. Nesses termos, a presença do posto de combustível tornou-se uma barreira ao desenvolvimento do projeto.

Nesse processo, ocorreu interferência através do Ministério Público Estadual, que entrou com ação para a supressão do posto que, segundo (LINDENMEYER, 2018), “não paga qualquer valor pra municipalidade”. Ainda sobre esse conflito, ele diz que:

[...] acabou que a juíza deu uma liminar, uma decisão de um prazo de 90 dias. Houve um agravo pra Porto Alegre que aguarda julgamento e, pra nossa surpresa, no processo que tramita no Tribunal de Justiça, é que lá tem manifestações da Fundação Cidade do Rio Grande, da Câmara do Comércio, entre outros dizendo que o posto é muito importante [...] então o pano de fundo foi muito mais interesse em nome de alguns do que interesse na revitalização do próprio porto. (LINDENMEYER, 2018) (informação verbal)<sup>41</sup>.

Segundo o prefeito, independentemente desse ocorrido, as etapas da revitalização avançarão, “nos fundos no mercado e seu entorno”, sem mexer na área do posto. A Figura 67 retrata o portão de acesso ao Mercado Público e o posto de combustíveis, seguido da edificação do prédio histórico da Câmara de Comércio. Além disso, como podemos comprovar através do depoimento do prefeito, o posto se encontra em local público.

---

<sup>41</sup> Entrevista concedida por Lindenmeyer, Alexandre. [nov. 2018]. Entrevistador: Perla Couto. Rio Grande, 2018. 1 arquivo .mp3 (00:14: 55 min.).

Figura 67 - Portão de acesso ao Mercado Público



Fonte: Perla Couto (2018).

Outra questão presente no projeto refere-se à mobilidade na área de revitalização do setor Central, cuja discussão, por conseguinte, está atrelada à retirada e retomada do espaço ocupado pelo posto de combustíveis.

Assim, sob este enfoque, encontramos no Memorial descritivo questões pertinentes às áreas de acesso a pedestres, ao estacionamento e ao acesso através do transporte público, bem como às ciclovias:

Priorizar o acesso de pedestres entre a Praça Xavier Ferreira e o Cais através dos espaços liberados do Largo do Mercado e Largo da Banca do Peixe, sendo que, entre os prédios da Câmara de Comércio e a Biblioteca, a ciclovia e a pista dos veículos passam a ter o mesmo nível das calçadas, criando uma via de passagem de baixa velocidade, priorizando a travessia dos pedestres em toda a extensão deste trecho (MEMORIAL DESCRITIVO, 2017, p. 02).

A Figura 68 mostra a modificação ocorrida no Largo do Mercado. Neste local, entre a Banca do Peixe, a Biblioteca Rio-grandense e o Mercado, foram retirados os canteiros com a finalidade de utilizar o espaço para circulação de pedestres.

Figura 68 - Largo Barbosa Coelho, largo da Doca do Mercado Público antes e depois das obras de restauro e revitalização



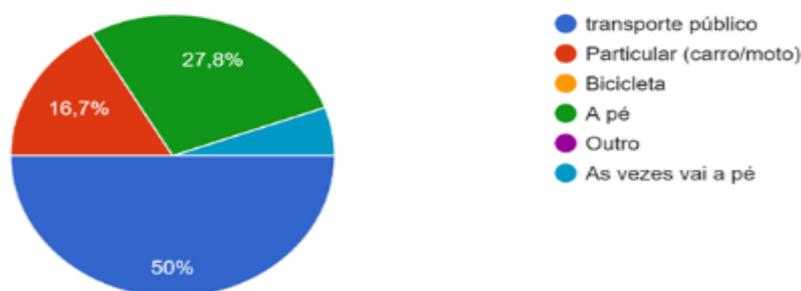
Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande (2006), Fernanda Couto (2018).

Nesses termos, foi constatado no Memorial para o setor Central que o transporte público será concentrado nessa área. Além da hidrovíaria “Estação Mercado”, há preocupação com o acesso por meio do transporte público coletivo. No memorial, consta que:

O serviço de Transporte Público será priorizado e atenderá o acesso ao Setor Central assim como à nova Hidroviária localizada para que possa ser atendida pelas linhas de ônibus que hoje servem esta área. O prédio da Hidroviária “Estação Mercado” será construído de tal forma a providenciar um abrigo adequado aos passageiros em trânsito e espera, utilizando uma linguagem volumétrica contemporânea sem por isso interferir nos Prédios Históricos adjacentes (MEMORIAL DESCRITIVO, 2017, p. 03).

De acordo com o projeto para esse setor, foi constatado, através das entrevistas, que grande parte dos entrevistados utiliza o transporte público para o acesso à área do cais.

Gráfico 10 - Resultado das entrevistas sobre mobilidade urbana e o acesso ao cais do Porto



Fonte: Questionários realizados por Perla Couto (2018).

Figura 69 - Imagem do projeto de revitalização para o Largo do Mercado. À esquerda a Biblioteca Rio-grandense, à direita o Mercado Público, e à frente a Banca do Peixe junto à Doca



Fonte: Macadar Arquitetura e consultoria Ltda. (2018).

Sobre o Mercado Público, foi inferido que este passou por intervenções na sua estrutura no ano 2012, no governo do prefeito Fábio Branco. Nesse ano, a edificação que data de 1841 passou pelo processo de restauração:

Em 1841, o Presidente da província, Doutor Saturnino de Souza, ordenou construir os mercados de Porto Alegre e Rio Grande, sendo que o último teve suas obras concluídas em 1863. Prédio de arquitetura puramente neoclássica, ao longo de seus 149 anos de existência tem sido alvo de várias intervenções, tais como: a construção e demolição de um segundo pavimento, a retirada das platibandas e frontões das fachadas, o fechamento das circulações originais e dos quadrantes internos, utilização inadequada nas fachadas de revestimento em tijoletas cerâmicas e várias outras intervenções que acabaram descaracterizando o edifício. O Mercado Municipal, em conjunto com a Doca e Banca do Peixe, Biblioteca Riograndense, Antigo Quartel, Prefeitura Municipal, Igreja de São Francisco e Alfândega, todos no entorno da Praça Xavier Ferreira, formam um conjunto homogêneo, totalmente integrado à paisagem natural (Laguna dos Patos), sendo este sítio histórico um dos mais representativos de sua época no estado do Rio Grande do Sul. O prédio está classificado como “Edificação de Interesse Cultural”, pela Lei Municipal nº 4.556/90. Faz parte do Inventário de Bens Culturais Imóveis do Município do Rio Grande, possui Tombamento Municipal e encontra-se em processo de Tombamento na Secretaria de Estado da Cultura (MEMORIAL DESCRITIVO DE RESTAURAÇÃO DAS FACHADAS, MERCADO MUNICIPAL, 2012).

Essa intervenção teve como objetivo, segundo o Memorial descritivo do setor Central, pautado em devolver ao Mercado Municipal suas características arquitetônicas originais:

[...] através da restauração e da reintegração dos elementos de adorno e envolventes do prédio. Serão reconstruídos os frontões nos quatro acessos principais, as platibandas, cornijas e cimalkas. Os revestimentos de tijoleta da parte inferior das fachadas serão removidos, assim como todos os demais elementos que descaracterizam as fachadas. Serão reconstruídas as meias-pilastras que modulam os quartos e as pilastras dos acessos. O prédio deverá retornar à sua feição original quanto a modulação, aberturas, revestimentos e coroamento (platibanda e frontões). Será também realizada a construção de nova calçada (passeio público) de ladrilho hidráulico no entorno do prédio (MEMORIAL DESCRITIVO DE RESTAURAÇÃO DAS FACHADAS, MERCADO MUNICIPAL, 2012).

Figura 70 - Docas do Mercado Público em 1947



Fonte: acervo Biblioteca Riograndense (2018).

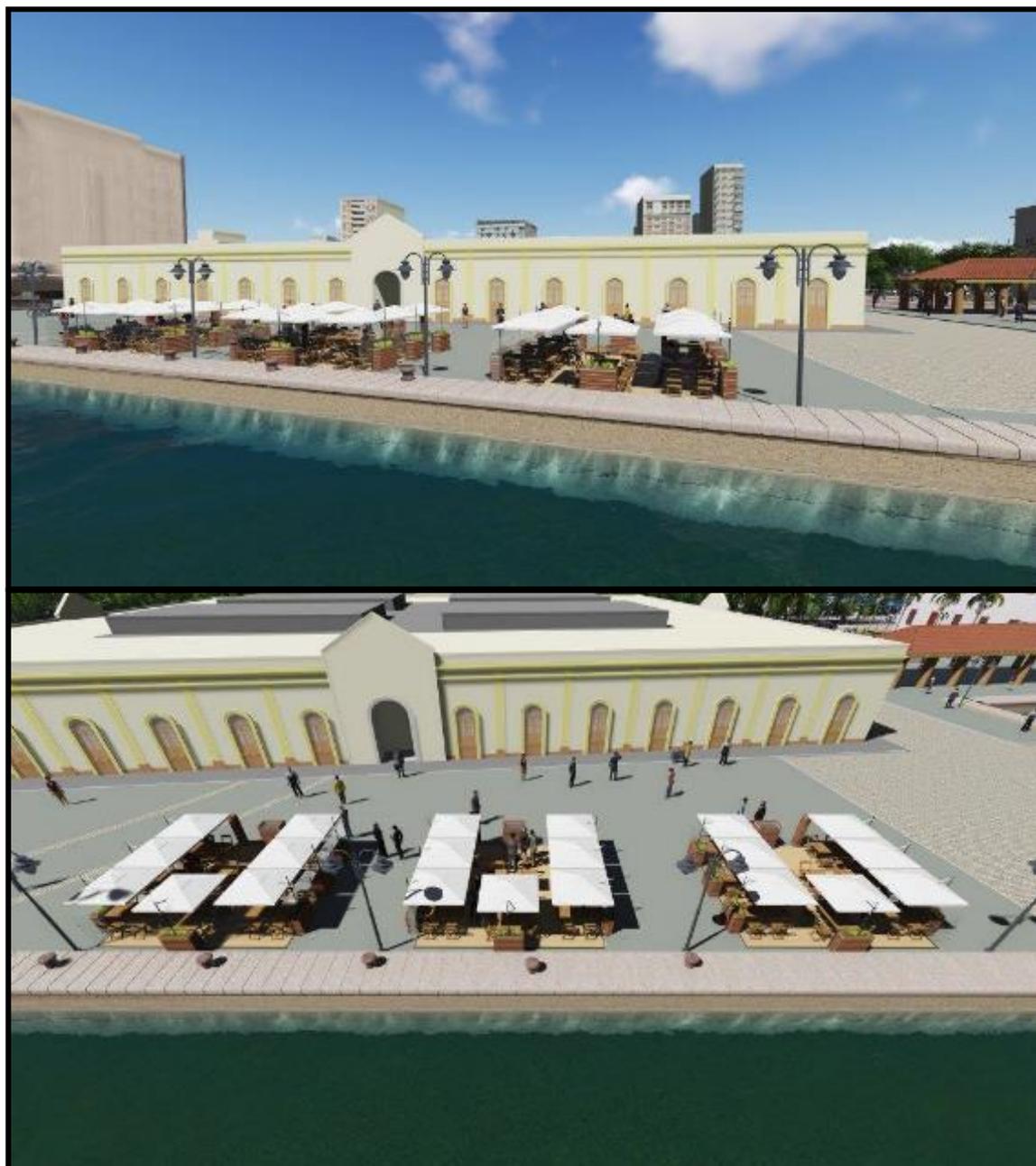
Figura 71 - Mercado Público, antes e depois da obra na fachada



Fonte: Perla Couto (2013, 2016).

A Figura 72 ilustra a proposta para a revitalização no setor Central que compreende o Mercado Público. O projeto visa estreitar a relação entre as atividades que existem no setor e a aproximação ao cais. Na imagem, vê-se a aproximação entre o Mercado e suas atividades comerciais ao cais e a apreciação dos atributos paisagísticos e naturais.

Figura 72 - Proposta da revitalização para a área do Mercado junto à Doca, ao cais



Fonte: Macadar Arquitetura e Consultoria Ltda. (2018).

No contexto da revitalização, foi no ano de 2018 que ocorreu a restauração da famosa Banca do Peixe, localizada entre o Mercado Público e a Biblioteca Rio-grandense. Segundo informações da Prefeitura Municipal do Rio Grande, essa estrutura possui a cobertura de telhas coloniais, sustentada por colunas da ordem toscana e argolas metálicas instaladas para esticar as lonas que protegem o pescado dos raios do sol. A Figura 73 traz a Banca do peixe em fase de restauração.

Figura 73 - Restauo da Banca do Peixe na Doca do Mercado



Fonte: Marcos Jatahy (2018).

Essa reforma foi realizada com recursos oriundos do Fundo Municipal para a restauração, reforma e manutenção do Mercado Público Municipal (Fumercado). Além disso, constatou-se que o projeto para a reforma foi elaborado pela Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento (SMCP). O restauro da Banca do Peixe é parte do projeto arquitetônico de revitalização do Porto Velho.

Figura 74 - Banca do Peixe no projeto da revitalização do Porto Velho



Fonte: Macadar Arquitetura e Consultoria Ltda. (2018).

Na Banca do Peixe, o comércio de pescados ocorre de forma contínua durante o ano. A Figura 75 retrata o momento em que acontece a comercialização na Banca do Peixe.

Figura 75 - Comércio dos pescados na Banca do Peixe



Fonte: Fernanda Couto (2018).

Dessa forma, entre as possibilidades e os desafios, o setor Central passa por mudanças no que tange às reestruturações edilícias. Entretanto, diferentemente do setor Oeste, as particularidades dos usos permanecem, seja na utilização da estação hidroviária, no comércio realizado no Mercado Público, ou na permanência do posto de combustíveis. Nesse contexto, concluímos que as mudanças ocorridas se deram de

forma sutil no interior do Mercado Público, com a criação de novas tipologias de comércio e a tentativa de abertura para novas modalidades de usos, como o “Samba no Mercado” e a utilização do largo para feiras livres e eventos coletivos.

Figura 76 - Evento de Comida de Rua no setor Central



Fonte: Marcos Jatahy (2018).

No interior do Mercado Público, acontecia o evento “Samba no Mercado”.

Figura 77 - Divulgação do evento “Samba no Mercado”



Fonte: Prefeitura Municipal de Rio Grande (2017).

Este evento atraía um significativo contingente de frequentadores, e como podemos constatar na Figura 77, é uma realização entre a Associação dos Locatários do Mercado Público de Rio Grande (Alomrig), a Prefeitura Municipal e algumas secretarias.

A última Festa do Mar, em 2015, foi realizada no centro histórico e compreendeu as dependências do Mercado Público. Na Figura 78, é possível visualizar,

durante a Festa do Mar no ano de 2015, a ocupação do Mercado, à direita, e a praça Xavier Ferreira à esquerda, com iluminação satisfatória que proporciona maior segurança aos transeuntes. A iluminação foi utilizada apenas durante a Festa. A Figura 76, à direita, mostra a fachada da Biblioteca Riograndense com projeções de imagens da cidade, e ao fundo a Câmara de Comércio e o Mercado Público também com iluminação.

Figura 78 - Mercado Público (E) e Biblioteca Rio-grandense (D) durante a Festa do Mar



Fonte: Marcos Jatahy (2015).

Além disso, houve a abertura para novas atividades comerciais, bem como a feira livre que ocorre no Largo do Mercado Público e os diversos eventos voltados ao comércio, cultura e lazer. Esses eventos possuem uma dimensão econômica, caracterizada pelo fomento ao comércio cultural com atrações musicais, esportivas e lazer com diversas abordagens. Essas atividades, em geral, são promovidas pela Prefeitura Municipal em parcerias com outras instituições, como o Sesc, Alomrig, Emater, e entidades privadas.

A Figura 79 mostra à esquerda uma exposição de fuscas e carros antigos, promovida entre a entidade Fusca Clube Rio Grande e a Prefeitura, através da Secretaria de Município da Cultura (SeCult), juntamente com as comemorações dos 20 anos da Fototeca Municipal Ricardo Giovannini; à direita, evento promovido pelo Sesc para o mês da mulher.

A feira é um projeto desenvolvido entre a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Primário (SMDP) e a Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (Emater).

Figura 79 - Algumas atividades populares no Largo do Mercado Público



Fonte: Marcos Jatahy (2017).

O processo histórico evidencia a apropriação, dos usos em diferentes períodos, bem como os ciclos econômicos, contribuindo para a compreensão das transformações espaciais ocorridas na cidade do Rio Grande ao longo dos tempos. Diante disso, foi possível constatar que o Porto foi um elemento-chave nos diversos períodos pelos quais a cidade passou, fossem eles de ascensão econômica ou de declínio.

Nesses termos, o Porto Velho apresenta conteúdo sobre as transformações socioespaciais desde a fundação da cidade até os dias atuais, embora possua função comercial, estando em constante movimento. Esse movimento representa o movimento dialético no qual forma e processo estão imbricados, mas que se transforma em diferentes modos de apropriação e de usos. O setor Central representa as relações espaço-temporais através da sua forma, e as transformações representam, através dos usos (funções) contemporâneos, a ação social, ou seja, o movimento dialético que rege as transformações urbanas e que anima o processo socioespacial.

A Figura 80, data do último quartel do século XIX, período em que foi construído o novo Mercado Público, entre 1853-1863, pois havia o antigo mercado em condições precárias de deterioração. Outra obra realizada foi a doca, que foi reconstruída em 1876. Anterior a essa construção, havia a doca antiga que datava dos anos de 1849, a qual foi erguida para a comercialização do pescado (TORRES, 2009, p. 29).

Nas ilustrações que seguem (Figuras 79, 80 e 81), há uma amostra da evolução do estudo sobre o setor Central, do ponto de vista da forma arquitetônica que permanece e que configura a cristalização do Mercado Público no processo histórico e, conseqüentemente, da formação urbana da cidade do Rio Grande. Com isso, expomos sua importância enquanto espaço funcional (sua importância para a economia local) bem como simbólico (o espaço social).

Figura 80 - Mercado Público, Doca do Mercado e Banca do peixe



Fonte: Acervo Papareia, in Torres (2009). Adaptado por Perla Couto (2019).

Figura 81 - Mercado Público e cais em 1915



Lembrança do Rio Grande. Mercado do Rio Grande  
 O Mercado Público de Rio Grande, construído em 1869 em estilo colonial português e situado nas imediações do cais do Porto Velho, numa vista a partir do prédio da Alfândega, por volta de 1915.

Fonte: Editor Phot, Teixeira, 1915. Acervo Luiz Henrique Torres (2009).

Figura 82 - Mercado Público em 2012



Fonte: acervo Perla Couto (2019).

O Mercado Público passou por uma reforma que foi concretizada no ano de 2014. O prédio teve sua fachada refeita e algumas intervenções no interior com reparos

no telhado, e assim propiciou a inserção de um maior número de comerciantes dos chalés<sup>42</sup> que foram estabelecidos após a reforma (Figura 83).

Figura 83 - Imagens do período da restauração da fachada do Mercado Público



Fonte: Acervo Perla Couto (2013).

Figura 84 - Fotografia atual do Mercado Público



Fonte: Rodrigo Aguiar, Grupo Oceano (2018).

Do setor Central partimos para o setor Leste, no qual se localizam os armazéns do Porto Velho. A Figura 85 mostra a transição, de acordo com o projeto arquitetônico, do setor Central para o Leste.

---

<sup>42</sup> Nome dado aos estabelecimentos no interior do Mercado.

Figura 85 - Passarela que liga o setor Central ao setor Leste



Fonte: Macadar Arquitetura e Consultoria Ltda. (2018)

## 5.6 Setor Leste e a história do Porto Velho

O setor Leste, que compreende os armazéns do Porto Velho e a Alfândega, representa de forma simbólica as atividades portuárias. Esse setor contém atividades de caráter cultural, o que pode ser constatado pelas formas e atividades que nele se pode encontrar. Nesse setor, encontram-se o prédio da Alfândega, os armazéns e, ao longo da rua Riachuelo tem conjuntos de casarios que remontam a séculos de simbiose entre o Porto — o cais — e a cidade. A Figura 86 retrata o setor Central ainda sem a edificação dos armazéns.

Figura 86 - Setor Leste com ausência dos armazéns (1926)



Fonte: Acervo Museu da Cidade; in Torres (2009).

A Figura 87 retrata a rua Riachuelo com a presença dos armazéns. As imagens contribuem para a visualização do processo da formação desse espaço. Da mesma forma, elas tornam possíveis as análises espaciais do ponto de vista da forma, através da paisagem urbana e de suas notáveis transformações ao longo do tempo. Além disso, a análise da paisagem permite estabelecer relações da ordem próxima e distante entre os períodos econômicos, e assim desvendar o processo socioespacial entre as formas, as funções e o processo. Assim, surge a possibilidade de análise, ao revelar a espacialidade contemporânea, considerando as metamorfoses do espaço urbano.

Figura 87 - Rua Riachuelo na interface com o Porto Velho (final da década de 1920)



Fonte: Fototeca Municipal Ricardo Giovannini (2018).

Os armazéns, como já visto no capítulo quatro sobre o zoneamento do Porto Velho, foram utilizados para diversos fins. No projeto da revitalização não é diferente. Através da consulta ao Memorial descritivo do setor Leste, constatou-se que as propostas de usos são multifuncionais (Quadro 18).

Quadro 18 - Elementos contidos no projeto de revitalização para os armazéns do Porto Velho

ARMAZÉNS	ELEMENTOS PROPOSTOS
Armazém I	Museu do Acervo Histórico do Porto de Rio Grande (não está sendo considerado nesta etapa).
Interstício entre os Armazéns A1 e A2	Pavimento Térreo (área coberta aberta ao público): Circulação transversal entre a Rua Riachuelo e a Lagoa com aproveitamento para cafeteria. Pavimento Superior (área descoberta): terraço do restaurante.
Armazém A2: Restaurante e Praça de Alimentação	Pavimento Térreo: lanchonetes e restaurante. Pavimento Superior: mezanino de apoio à praça de alimentação.
Interstício entre os Armazéns A2 e A3	Pavimento Térreo (área coberta aberta ao público): circulação transversal entre a Rua Riachuelo e a Lagoa com aproveitamento para a extensão da praça de alimentação. Pavimento Superior (área descoberta): extensão da praça de alimentação.
Armazém A3	Pavimento Térreo: lojas e Auditório. Pavimento Superior: lojas e Apoio do Auditório.
Armazém A4	Museu Náutico (existente).
Interstício entre os Armazéns A4 e A5: Praça das Velas	Atividades diversas e marcação do acesso principal do Porto Revitalizado.
Armazém A5	Pavimento Térreo: salão de eventos e instalações de apoio. Área de Apoio dos Funcionários junto à fachada leste. Mezanino Oeste: área administrativa. Mezanino Leste: exposições itinerantes e multiusos vinculadas ao salão de eventos.

Fonte: Memorial do setor Leste, Macadar (2017); adaptado por Perla Couto (2018).

As imagens representadas nas Figuras 88 e 89 ilustram as intenções do projeto para os armazéns, de acordo com o que foi explicitado no Quadro 18.

Figura 88 - Interstício entre os Armazéns A1 e A2



Fonte: Macadar Arquitetura e Consultoria Ltda. (2018).

Figura 89 - Interstício entre os Armazéns A3 e A4



Fonte: Macadar Arquitetura e Consultoria Ltda. (2018).

Atualmente, nesse setor não ocorreram mudanças significativas no que tange à revitalização. No cais acostável, encontram-se as atividades pesqueiras, e nos armazéns estão o Museu do Porto e o Museu Náutico. O prédio da Alfândega abriga o Museu da Cidade e as instalações da Receita Federal. Nesse setor, também acontece a Festa do Mar, festa popular que é promovida pela Prefeitura Municipal. A Festa do Mar era

realizada até os anos de 2012 nos armazéns (Figura 90). Entretanto, no ano de 2015, ocupou o centro histórico e compreendeu o Mercado Público e seu entorno. “Nas últimas décadas, também é um espaço cultural que aproxima a população de seu cais e traz milhares de turistas durante a Festa do Mar” (TORRES, 2009, p. 31).

Figura 90 - Festa do Mar organizada no espaço dos armazéns do Porto Velho



Fonte: João Paulo Ceglinski (2012); Acervo Perla Couto (2018).

Nas Figuras 91 e 92, podemos observar que no século XIX o cais era um local que a população frequentava assiduamente, devido aos vínculos estreitos com esse espaço, de forma semelhante ao que ocorre atualmente. Porém, os usos atuais configuram tipologias distintas no que tange ao consumo do espaço.

Figura 91 - Populares no cais nos anos de 1930



Fonte: Papareia, in Torres (2009).

Figura 92 - Cais do Porto por volta de 1910



Fonte: Papareia, in Torres (2009).

Nesse sentido, Torres (2009) destaca a importância do Porto Velho na constituição socioespacial da cidade do Rio Grande:

O cais do Porto Velho acompanhou a silhueta do centro da cidade desde os primórdios do século XIX. Foi um cartão de visitas retratado por Debret em

1823, por Wendroth em 1852 ou em diversas fotografias tiradas a partir de 1865. Esta foi a primeira visão do Rio Grande do Sul aos estrangeiros, aos imigrantes em busca de uma nova vida ligada a terra e ao trabalho ou diante do olhar dos escravos negros que eram desembarcados em seu cais, rumando para diferentes localidades gaúchas. Em 1872 o cais sofreu uma reforma e ampliação para comportar o movimento de cargas. Na década de 1920 foram construídos os armazéns junto ao Porto Velho. O centro urbano ligado às atuais Riachuelo e Marechal Floriano dinamizou-se em estreito vínculo com a existência deste espaço portuário. Apesar da inauguração do Porto Novo em 1915, a importância do Porto Velho persiste enquanto ancoradouro de embarcações ligando Rio Grande a São José do Norte e às ilhas (TORRES, 2009: 31).

Em vista disso, era na área do Porto que a vida animava as relações, fossem elas econômicas, de transporte; ou sociais, dos encontros. Era um espaço eminentemente do cotidiano da cidade. Assim a cidade foi constituída: através das relações estabelecidas nesse espaço portuário. Diante disso, o que se constata nos últimos anos é uma retomada desse espaço público pela população cidadina, onde memórias, vivências e sentimentos afloram no ir-e-vir do Porto Velho e seu cais.

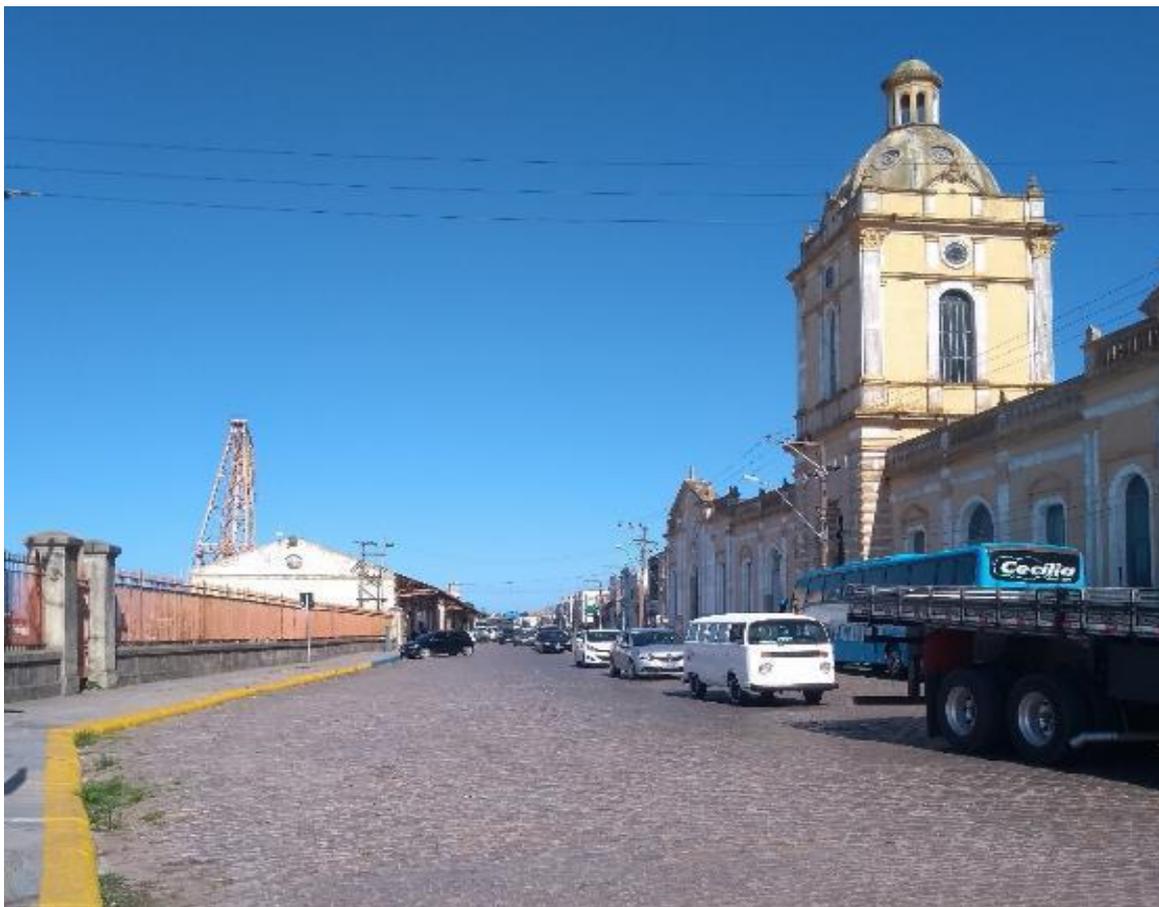
Esse espaço simbólico, de acordo com a pesquisa empreendida, continua em transformação, com algumas de suas formas permanecendo cristalizadas bem como determinadas atividades, entre elas, a pesca artesanal e a utilização do cais para atracação de embarcações de menor porte, além de atividades ou usos que remetem à gênese e identidade da cidade portuária, como os museus do Porto e Náutico e o prédio da Alfândega (Figuras 93 a 94).

Figura 93 - Armazéns do Porto Velho; Armazém I — Museu do Porto



Fonte: Perla Couto (2018).

Figura 94 - Imagem atual da Rua Riachuelo, com a Alfândega (D) e os Armazéns (E)



Fonte: Perla Couto, (2018).

Figura 95 - Alfândega do Rio Grande, atualmente



Fonte: Perla Couto, (2018).

Diante da trajetória da pesquisa e frente a dialética do espaço, em que o processo de produção e reprodução do urbano revela as relações sociais no espaço-tempo através das formas herdadas dos diferentes períodos históricos, o estudo de caso exibiu que nesta trama da produção socioespacial, as formas podem permanecer ou sucumbir. A permanência, a destruição são ações conduzidas, em geral, pelo planejamento urbano ou a falta dele, e assim as transformações dos remanescentes urbanos contém as diferentes dimensões, econômica, social, política, cultural. Assim, sobre as relações que resultam no espaço que encontramos no Porto Velho, hoje, e que contém fragmentos de diferentes tempos e consequentemente do modo de produção, em conjunto com as relações em diferentes escalas geográficas nos levou a compreensão de que “o espaço, espaço-paisagem, é o testemunho de de um momento [...] de um momento do mundo” (SANTOS, 1998: 173).

Neste sentido o espaço analisado possui conteúdo técnico, cultural, econômico e ideológico que revela a produção e reprodução espacial como produto social e testemunha a polivalência dos elementos (espaciais) que interagem formando um espaço único. Do ponto de vista do processo espacial, diante da história e das relações entre formas e funções, passadas e/ou presentes entendemos que:

[...] o espaço é uma forma, uma forma durável, que não se desfaz paralelamente à mudança de processos, ao contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes enquanto que outros criam novas formas para se inserir dentro delas. (SANTOS, 1986:173)

Em síntese, depois de séculos, o Porto Velho e sua área do cais passam por transformações, principalmente no que diz respeito às tipologias dos usos, ao mesmo tempo que sua forma remete ao passado da cidade e à sua vocação marítima que permanece, seja do aspecto funcional e/ou simbólico. A pesquisa tendo o Porto Velho da cidade do Rio Grande como estudo de caso foi enriquecedora, na perspectiva da geografia urbana, ao conceber o espaço enquanto uma instância social, isto é, a dialética relação entre o espaço construído sobre as bases da apropriação da sociedade, que exterioriza a potencialidade transformadora das estruturas espaciais. Neste caso, permanece a forma e transforma-se a função adequando-as as demandas do presente através dos novos e/ou diferentes usos, em relação aos passados. Esta relação simbiótica entre passado e presente, possui o inestimável potencial de usos do espaço herdado, mas que é impulsionado pela força motora das transformações urbanas realizadas pela práxis.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A tese foi conduzida por conceitos que compõem o arcabouço teórico da geografia entre eles o espaço urbano, a paisagem, o território, bem como as escalas de análises geográficas aqui relacionadas entre as ordens do global e local. Os conceitos foram conduzidos através da metodologia e a articulação entre a forma, função e estrutura (SANTOS, 1992) que norteou o estudo de caso pelo processo na produção e (re) produção do espaço na cidade do Rio Grande, tendo o Porto Velho como ponto de partida e chegada através da análise dos seus usos em diferentes tempos.

A complexidade das relações espaciais exige do pesquisador o aprofundamento bem como a superação dos conceitos em seus estados iniciais, isto é, fazer com que os conceitos engendrados contribuam ao esclarecimento da realidade investigada. Diante disso, os conceitos contribuíram ao tencioná-los sob o ponto de vista da Geografia e frente às demandas sobre os estudos urbanos contemporâneos, para tanto, a conjunção dos contributos teóricos foi enriquecedora ao desenvolvimento da temática da revitalização do Porto Velho do Rio Grande. Alguns conceitos utilizados para adequar à análise da frente d'água no estudo de caso foram a revitalização, reabilitação, requalificação, renovação e os vazios urbanos, os quais são frequentes nos estudos que investigam o urbanismo contemporâneo, porém com grande potência explicativa sobre o viés da Geografia, sobre a produção do espaço urbano. No estudo de caso foi utilizado o conceito de revitalização devido ao fato de que ele contém a ideia de processo que engloba questões que partiram das potencialidades do local, que indicam novas capacidades e que, segundo Guerra et al. (2005), possui como fundamento a lógica de projetos experimentais e de sustentabilidade, que são as palavras de ordem da nova geração de programas de revitalizações urbanas. O conceito de revitalização, no caso do Porto Velho, é empregado não no sentido de trazer “nova vida”, mas sim do processo de fomentar dinâmicas perdidas ou enfraquecidas, bem como as novas. Além destes conceitos, os de convergência e divergência sugeridos por Corrêa (2016) foram de grande relevância às análises das intervenções, aqui interpretada pelo conceito de revitalização urbana, mas que se fundamenta pelo princípio de agregar as formas do passado com funções atuais, o que introduz as ressignificações nos espaços em obsolescência.

Diante da diversidade, das realidades sobre as revitalizações portuárias, nos diferentes países nos coloca, enquanto geógrafos, diante do enfrentamento de explicar a realidade proposta à investigação de forma singular. Este enfrentamento passou pelas questões de escala e das relações espaciais contidas nas diferentes realidades, que são resultantes das práticas espaciais. Estas relações proporcionaram elucidar como os processos se realizam em determinado local específico, através do espaço diferencial que foi conduzido pela análise do processo, forma, função e estrutura da cidade do Rio Grande, a partir do Porto Velho. Assim, o estudo de caso revela a dinâmica urbana própria que provém de uma estrutura social que se relaciona com os ditames globais (ordem distante), mas que é realizada no cotidiano (ordem próxima) quando e onde se produz a vida e assim as transformações nas estruturas urbanas, as quais se modificam de acordo com as demandas do seu tempo. Sobre este aspecto, encontramos uma dinâmica urbana lenta em relação às grandes cidades, porém que não descarta as características das idealizações de projetos de cidades que contemplam a lógica do consumo do espaço. A revitalização do Porto Velho representa a idealização da lógica da mercantilização espacial apresentada pelo projeto de revitalização. O projeto de revitalização do Porto Velho, embora não efetivo e com lacunas sobre seu planejamento, traz no seu conteúdo o discurso de devolver o espaço à população local, ao mesmo tempo e contraditoriamente com propostas de sua realização por meio da OUC e das atividades voltadas ao turismo. Atentamos para o fato de que são propostas possíveis, mas que em geral, se não planejadas adequadamente podem causar impactos na estrutura urbana de grande relevância, em especial de ordem social.

Assim, verificou-se a ocupação da área do cais do Porto Velho, desde o século XVIII, no processo de usos e ocupação que apresentou a dinâmica urbana por vezes com maior fluidez e outras lentas, de acordo com os movimentos de ascensão e declínio econômico. Assim, constatamos através da sistematização dos ciclos econômicos que o Porto Velho passa por transformações, ora de valorização do espaço, ora por desvalorização, mas que nele contém a importância e potencial que impulsionou o desenvolvimento urbano da cidade do Rio Grande, desde sua gênese à atualidade.

Nesta direção, a análise foi realizada a partir dos períodos de ocupação do Porto Velho do Rio Grande engendrado ao desenvolvimento urbano, identificados na periodização e caracterização na cidade militar, a cidade comercial, cidade industrial (primeiro e segundo ciclo) e o recente ciclo da indústria naval representada pelo Polo Naval. Esta periodização retratou o desenvolvimento urbano e os usos e ocupação do

Porto Velho em consonância com as transformações urbanas ao longo do tempo. No período mais recente, do Polo Naval, foi observado que este ciclo foi efêmero, em relação aos tempos passados e trouxe consigo investimentos que se refletem nas infraestruturas urbanas, mas que por outro lado a sua derrocada deixou marcas, tal como o abandono e baixos investimentos nas infraestruturas públicas. Este período compreendeu curto espaço de tempo, entretanto causou intensas transformações, refletidas nos impactos, entre elas o aumento da população e suas consequências, como o alto índice de desempregados. Neste contexto, o Porto Velho no período da indústria naval, em ascensão, recebeu maior atenção enquanto espaço de lazer, com a promessa de maiores investimentos para a revitalização do Porto Velho, como foi o caso do BNDES, porém com a crise econômica acentuada os cortes em investimentos nos diversos setores da gestão pública são notórios.

Diante disso, foi fundamental ao estudo, o reconhecimento dos períodos de formação urbana através dos ciclos produtivos da cidade do Rio Grande para identificar o seu conteúdo espacial, isto é, os atores, as influências econômicas de cada época, para então concluir que a retomada do Porto, em nome do projeto de revitalização é mais um projeto político-econômico. Porém, os contra-usos (LEITE, 2002), a apropriação pela sociedade civil, traz consigo a possibilidade da diversidade dos usos, e não apenas o planejado e estabelecido pelo projeto institucional. Assim, foi constatado através das entrevistas que o cais do Porto Velho atrai moradores dos diversos bairros da cidade, o que agrega dinâmica e diversidade de usuários no local e, conseqüentemente, das possibilidades dos usos e do desenvolvimento das tipologias de comércio e de lazer.

A relação existente entre a lenta ação dos gestores na tentativa de concretizar o projeto da revitalização e a ação efetiva da sociedade civil ao apropriar-se do local é um indício da manifestação do espaço diferencial (LEFEBVRE, 2006) (COSTA, 2003). Neste sentido, as estruturas contidas no projeto da revitalização, e não realizadas, tais como praça de alimentação, lojas, as passarelas que ligam os diferentes setores e as marinas, indicam que a morosidade no processo do desenvolvimento deste projeto contribui para outras formas de usos deste espaço, como a feira livre e atividades diversas que atraem a população local. “Estas atividades, embora em grande parte promovidas pela PMRG, possuem participação de atores privados como o SESC, CDL, além da própria população como no caso da “comida de rua”, samba no Mercado”, organizados pelos comerciantes e que atraem a população local para o consumo do espaço, o que gera dinamismo nas atividades comerciais e a geração de emprego e renda

para a população. No entanto, o cais do Porto Velho considerado área pública e que possuía características de vazio parcial, ao passo que ainda mantém atividades portuárias de pequeno e médio porte, apresenta conflitos de diferentes naturezas, entre os “velhos” e novos usos.

A área do cais e seus três setores, leste, oeste e central contém conflitos no que tange aos diferentes usos de acordo com cada segmento. No estudo de caso, a revitalização foi formulada, a princípio, para ser gerida e administrada por um único agente: o Estado em duas instâncias: a municipal, através da Prefeitura Municipal do Rio Grande, em conjunto com a SUPRG, que representa o Estado na instância federal.

Os conflitos de maior expressão detectados pela pesquisa documental, através da memória descritiva da área de estudo, além dos trabalhos de campo, entrevistas e acompanhamento das notícias veiculadas pela mídia local, foram os seguintes:

- a) A questão da arrecadação de recursos para a realização das obras;
- b) O impasse na conservação e reutilização do patrimônio histórico, arquitetônico e ambiental;
- c) A diversidade de usos no setor oeste (hospital e atividades correlatas, residências, área de escola do CCmar, além do projeto de uma área de lazer) dificulta uma expressão de identidade para esse segmento;
- d) O setor central que abriga o Mercado Público, apresenta escassez de recursos para os restauros e melhorias estruturais;
- e) O setor leste que abriga os antigos armazéns encontra-se em estado avançado de deterioração e sem recursos financeiros para o seu restauro, tanto do edificado quanto da área de cais.

Neste sentido, a pesquisa revelou que de fato há diferenciações entre os setores e que independentemente das infraestruturas implementadas a população frequenta a área do cais para usufruir das atividades de comércio e, acima de tudo, para o lazer. Por outro lado, as melhorias efetivadas atraem os usuários, como foi constatado através dos eventos que fomentam a cultura, o esporte, o lazer, o comércio. Outra evidência foi a perspectiva das pessoas que responderam ao questionário, sobre o anseio por melhorias em infraestrutura e mobiliário urbano, tais como: iluminação, bancos, banheiros, quiosques, como demandas de parte da população cidadina.

Por sua vez, o projeto arquitetônico elaborado encontra-se distante da concretização no que se refere às obras de maior magnitude, mostra-se dependente de

investimentos que esbarram em conflitos de natureza não exclusivamente econômica. Os principais conflitos identificados foram:

- da gestão territorial: conferida pelo levantamento entre o zoneamento do porto, o projeto executivo da revitalização e os setores censitários, observou-se a baixa integração e diálogo entre os atores, ao passo que na prática não há um projeto único que contemple em sinergia, os setores, as atividades e os usos existentes na área total do Porto Velho e suas adjacências;

- De ordem política: a cada gestão os políticos em exercício conduzem o projeto para diferentes propósitos, ora para a ocupação da população local enquanto espaço de lazer, ora para geração de emprego e renda na perspectiva do consumo do espaço.

- De ordem econômica: a falta de recursos para os investimentos esbarra nos critérios para a concessão de financiamento, principalmente pelo BNDES;

- De ordem social: há falta de sinergia entre os agentes e os atores, e com isso os diferentes interesses, entre o projeto da revitalização e as práticas espaciais não dialogam. Além disso, a identificação dos bens culturais, do patrimônio histórico, poderia contribuir para uma certa aglutinação entre a área do cais e do centro histórico, carentes de articulação. Em vista disso, os serviços oferecidos na área a partir da articulação entre os diferentes atores em consonância com a participação da população poderia valorizar a área, do ponto de vista da apropriação deste espaço, de forma a reconhecer os bens culturais como produtos do processo histórico e da sociedade enquanto produtora deste espaço.

Deste modo, o trabalho investigatório ao identificar a diversidade de atividades ao longo do tempo, tais como: a pesca artesanal, amadora e industrial, transporte de pessoas, o simples passeio pelo cais para o lazer, comércio, importação e exportação, as atividades náuticas esportivas, entre outras, possibilitou compreender as relações sociais que ligam a cidade ao cais do Porto Velho. Nesta perspectiva dos usos que perpassa os diferentes tempos, atualmente o Porto Velho, trouxe através do projeto de revitalização a possibilidade de analisar o processo da retomada da frente de água sob a perspectiva do consumo do espaço. Assim temos as convergências que podem ser compreendidas como pontos em comum entre as retomadas das frentes de água de forma homogênea e as divergências como pontos de diferenciação que exprimem as particularidades próprias do processo e/ou do local, neste caso o Porto Velho do Rio Grande. Neste estudo de caso, as convergências podem ser observadas pela análise dos documentos e entrevistas que levaram a conclusão de que o projeto, embora proponha e reconheça as

diferenças do Porto do Rio Grande em relação aos outros casos, traz conceitos universais das revitalizações, tais como áreas de lazer, culturais, preocupação com a mobilidade urbana, o patrimônio histórico e o turismo como alguns exemplos. Em resumo, as convergências se caracterizam por elementos pertinentes à arquitetura e ao urbanismo, em destaque para as infraestruturas. Pelo viés das divergências encontra-se nas formas de apropriação, o destaque pela sociedade civil. Os frequentadores do cais do Porto Velho, embora identifiquem as lacunas na execução do projeto, tal como a falta de iluminação, de bancos, enfim de elementos básicos, o espaço segue frequentado e reconhecido como local de lazer.

Neste contexto, que se mantém há mais de vinte anos e sob o advento da revitalização, o Porto Velho passou a ser visto pelos gestores como uma área com grande potencial de desenvolvimento econômico e de lazer para os cidadãos e turistas. Diante deste panorama ficou visível, frente a pesquisa, as relações de ordem global representado pela retomada da frente d'água através da ideologia dos projetos de revitalizações urbanas em áreas portuárias. Na escala local, o projeto arquitetônico, institucional e executivo é representado pelas relações políticas e sociais de usos e apropriações realizados pela práxis. Estas relações, de diferentes ordens exprime a complexidade do planejamento urbano contemporâneo que implica, para além do ordenamento territorial com a mediação entre as relações público- privadas e com isso o interesse dos diferentes atores: o Estado, as empresas privadas, os comerciantes, a população local são alguns exemplos.

Neste sentido, ao atestar a intenção dos gestores em aplicar o dispositivo legal da OUC sobre a área do Porto Velho, ficou também evidenciado que não há regulamentação com bases legais para a sua implementação. Na mesma direção, com a revisão do Plano Diretor da cidade do Rio Grande advém a possibilidade da realização da OUC, porém a ausência de regulamentação específica para a área do Porto Velho impossibilita e inviabiliza a ação via OUC. Esses entraves indicam a ineficiência do Estado em gerir do ponto de vista econômico e administrativo questões contemporâneas que se contrapõem no espaço urbano, neste caso entre as velhas formas e os novos usos. Por isso a importância do reconhecimento da legislação urbana, bem como de profissionais qualificados para atuação em casos como a intenção de regulamentar uma OUC, o que requer clareza ao definir os objetivos da intervenção e que é definido pelas diretrizes estabelecidas no Estatuto da Cidade. Para tanto, o planejamento combinado de obras e regulação urbanística são necessárias para viabilizar a implementação do projeto

da revitalização do cais com a OUC, fatores que até então não foram estabelecidos pela PMRG. Da mesma forma, ocorre com as diretrizes sobre as áreas de conservação integrada, no caso do centro histórico da cidade do Rio Grande e o Porto Velho. Para este conjunto arquitetônico ao sugerir aplicação deste dispositivo legal (áreas de conservação integrada) com a finalidade de proteger o patrimônio cultural edificado em harmonia com os usos, e conforme as diretrizes do Ministério das Cidades, de acordo com “a necessidade de desenvolvimento e planejamento, por meios jurídicos, administrativos, financeiros e técnicos” amparados pelo Estatuto da Cidade. Além disso, no caso dos novos usos e funções este dispositivo se propõe ao desenvolvimento sustentável caracterizado pela manutenção de estruturas sociais e físicas, consequentemente visando à harmonia entre as estruturas e os usos.

Aliado a isso, outros dispositivos presentes no Plano Diretor e que poderiam se integrar ao planejamento para a revitalização da área do Porto Velho e suas adjacências encontra amparo legal nos itens: estudo de impacto de vizinhança, conselhos - sistemas de gestão democrática da política urbana, audiências e consultas públicas, conferências sobre assuntos de interesse urbano, iniciativa popular de leis e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Estes dispositivos podem ser interpretados como aliados aos anteriormente abordados, porém com uma conotação social mais estreita, na medida em que se aproxima dos interesses e da participação ao nível local. Nestes termos, a eficácia das políticas urbanas não se estabelece apenas pela iniciativa dos agentes e do aparato estatal, mas na mediação com os interesses e projetos desenvolvidos com a sociedade civil na busca de maior equidade entre a teoria (as leis) e a prática (os interesses e efetivação dos projetos).

A análise empreendida da área do cais procurou estabelecer a relação entre o zoneamento realizado pela Superintendência do Porto do Rio Grande, os setores censitários delimitados pelo IBGE e a setorização proposta pelo projeto de revitalização. Ao relacionar as três formas de territorialização foi possível identificar semelhanças no que tange aos aspectos estruturais, como as infraestruturas compatíveis entre a setorização do projeto de revitalização (os setores Oeste, Central e Leste) e os sete setores do zoneamento da Superintendência (Área de Carga Geral para Navegação Interior, Área de Ensino e Pesquisa, Área de Turismo e Lazer, Terminal de Passageiros, Área Pesqueira, Área Militar, Área de Serviços). Estes setores se revelam complementares no que se refere às infraestruturas, porém com uma lógica funcional e de administração distintas, pois os setores delimitados pela Superintendência mostram

de forma clara a funcionalidade individual de cada setor. Diante disso, os setores da revitalização e as propostas dos usos, ligam a cidade ao cais em face da urbanização da área ao viabilizar a circulação de pessoas, relacionando o aspecto funcional ao simbólico, e ampliando as possibilidades de territorializações que se complementam. Por isso os setores oeste, central e leste possuem tipologias de usos diferenciados entre si e o levantamento dos dados, qualitativos e quantitativos da área traz a contribuição para os estudos de impacto de vizinhança. A lei de impacto de vizinhança é um instrumento que possui a função de proteção ao meio ambiente cultural e, em vista disso, através desta Lei municipal é que será definido quais os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana, os quais dependerão de elaboração de estudo prévio (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal. Sendo assim, no bojo da legislação, o estudo de impacto de vizinhança pode contribuir ao encaminhamento da OUC conduzido pela gestão democrática através da participação da população. Para além das questões voltadas a preservação do patrimônio cultural, Humbert (2006) contribui ao esclarecer que o EIV permite diagnosticar efeitos negativos e relacioná-los com a mobilidade urbana, as variáveis ambientais, paisagísticas, sociais e econômicas.

O estudo realizado através do levantamento e compilação dos dados em conjunto entre o Porto Velho e seu entorno levou à compreensão da importante relação entre tipologias de usos e a sinergia que deve haver no planejamento de áreas centrais que trazem o compromisso de equalizar os diferentes usos: lazer, turismo, moradia, comércio, entre outros. Desta forma, o levantamento do perfil socioeconômico dos moradores, bem como de quem são os frequentadores e como ocupam a área de estudo foram considerados essenciais para identificar qual parcela da população habita a área e que faz interface com a área de revitalização.

Os indicativos mostraram que os moradores permanentes da área, em sua maioria compõem a classe média, e que a variação do número de moradores e de média salarial, entre os setores é pouco significativa do ponto de vista das diferenças sociais. Por outro lado, ao se documentar e sistematizar esses dados em conjunto com as delimitações das territorialidades exercidas pelos diferentes agentes, os indicadores atuais contribuem para o planejamento de ações futuras como os possíveis impactos socioespaciais. Como forma de exemplificar a importância desse estudo, podemos conjecturar que caso ocorra o aumento ou diminuição da renda dos moradores desta área, pode-se inferir que houve o processo de gentrificação, ou do contrário, o

empobrecimento e/ou desvalorização da área. Neste caso, o trabalho será uma contribuição enquanto registro documental sobre este processo ainda incipiente, do ponto de vista das transformações urbanas como as revitalizações que em geral são de médio a longo prazo.

Para tanto, a área configura um espaço em transformação que entendemos que contenha grande potencial para a geração de emprego e renda coadunada aos usos triviais realizados pela população no seu constante movimento do cotidiano. Em síntese, podemos definir que o espaço que compreende o Porto Velho da cidade do Rio Grande é uma área multifuncional. Este espaço que, entre possibilidades e desafios, transformou-se em um levante de conflitos, expressa de um lado a incapacidade do setor público em implementar políticas de organização do espaço pelo planejamento e, por outro lado, a falta de investimentos. Esses entraves para a transformação deste espaço são evidenciados pelas intenções de realizar a OUC. Por outro lado, mesmo com poucas alterações no que se refere ao projeto da revitalização, a ocupação e o reconhecimento pela população revelaram-se efetivo.

Por fim, corroboramos com o pensamento de Fresca (2001) e Bessa (2009), quando contribuem com a ideia de que no espaço urbano podemos encontrar mudanças com continuidade e mudanças com descontinuidade. Sobre esta assertiva, acrescentamos que estas descontinuidades podem ser acentuadas por processos que tensionam as estruturas existentes, por meio da imposição de modelos exógenos à realidade local, de forma que rompem com padrões e ritmos do passado e do presente neste espaço, no caso das transformações no Porto Velho. Assim, a cada período ou momento histórico “tem-se o embate entre tais processos, caracterizando a incessante renovação da sociedade e, por conseguinte, a recriação constante de diferencialidades espaciais” (BESSA, 2009).

Em resumo, pudemos comprovar ao longo da pesquisa que elementos de ordem política econômica e cultural, vinculadas às atividades portuárias, conduzem as transformações urbanas na cidade do Rio Grande. Neste contexto, o Porto Velho permanece fazendo parte do cotidiano da população que, mesmo com poucos recursos, ocupa a área do cais. Assim, se pode concluir que sobre o advento da revitalização do Porto Velho e do centro histórico da cidade do Rio Grande, o desafio ao planejamento urbano contemporâneo está posto: uma cidade com baixa dinâmica econômica, incipiente vocação ao turismo que vislumbra mudanças socioespaciais que rompem com padrões próprios da cidade portuária das terras mais meridionais do Brasil.

## 7. REFERÊNCIAS

ALEMANY, Joan. *Las relaciones puerto-ciudad en Europa y América Latina: Intercambiodeexperiencias* [http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus\\_1/Las\\_relaciones\\_puerto\\_ciudad\\_en\\_Europa\\_y\\_Am%C3%A9rica\\_Latina.pdf](http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_1/Las_relaciones_puerto_ciudad_en_Europa_y_Am%C3%A9rica_Latina.pdf) Acesso em: 20 de nov. 2018.

ARAÚJO, James Amorim. *Sobre a cidade e o urbano em Henri Lefebvre*. GEOUSP: Espaço e Tempo (Online), n. 31, p. 133-142, 2012. [file:///E:/Downloads/74258-Texto%20do%20artigo-99812-1-10-20140210%20\(3\).pdf](file:///E:/Downloads/74258-Texto%20do%20artigo-99812-1-10-20140210%20(3).pdf) Acessado em 20 de dez. 2018.

BARNADA, Jaume. Los sistemas de espacios públicos contemporáneos... de la movilidad clásica al espacio urbano difuso. *Arquitectura y Urbanismo* [online]. 2012, vol.33, n.1, pp. 123-131. ISSN 1815-5898. Disponível em:< [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1815-58982012000100009](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982012000100009)>. Acesso em: 20 de nov. 2018.

BASES DO CONCURSO, Concurso Público de Arquitetura para o PORTO VELHO DO RIO GRANDE. Instituto dos Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio Grande do Sul - IAB – RS. Porto Alegre, 1997. Não publicado.

BESSA, Kelly. Proposições para a análise da diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: as noções de convergência e divergência. ENCUESTRO DE GEOGRAGOS DE AMERICA LATINA, 12, 2009. *Anais...* Montevideo, 2009. Disponível em:< <http://egal2009.easyplanners.info/area05/>>. Acesso em: 07 de jul. 2018.

BIDOU ZACHARIASEN, Catherine. *De Volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização”* dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.

BONI, V.; QUARESMA, S. J. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. *Em Tese*. Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC, v. 2, n.1 (3), janeiro-julho, 2005, p. 68-80. Disponível <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/viewFile/%2018027/16976>>. Acesso em: 10 de jul. 2018.

BOTELHO, Tarcísio R. *Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luís*. Revista Eure (Vol. XXXI, Nº 93), pp. 53-71, Santiago de Chile, ago. 2005. <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v31n93/art04.pdf>> acesso em 14 de set de 2018

BRANCO-TEIXEIRA, Luis Miguel de Oliveira. *Reconversão de áreas obsoletas localizadas em frentes de água*. Dissertação. (Dissertação em Engenharia) Universidade do Porto, Faculdade de Engenharia, p.183. 1998. <file:///E:/Downloads/Texto%20integral.pdf> acesso em: 10 de ago. 2018.

BRASIL. Ministério das cidades. *Estatuto da Cidade* (Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001). Brasília: Casa Civil, 2001. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)>. Acesso em: 13 de ago. 2018.

BRUTTOMESSO, Rinio. *Las ciudades del agua: las protagonistas del nuevo siglo*. 2º expozagagosa: água y ciudad, (2008) [http://www.zaragoza.es/contenidos/medioambiente/cajaAzul/39S10-P2-Rinio\\_BruttomessoACC.pdf](http://www.zaragoza.es/contenidos/medioambiente/cajaAzul/39S10-P2-Rinio_BruttomessoACC.pdf) . Acesso em 12 de set. 2018.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. *Carta de reabilitação urbana integrada-Carta de Lisboa*. In: *I Encontro luso-brasileiro de reabilitação urbana de centros históricos*. Câmara Municipal de Lisboa. Pelouro da reabilitação urbana dos núcleos históricos, Lisboa, 1995. [https://www.culturante.pt/fotos/editor2/1995\\_\\_carta\\_de\\_lisboa\\_sobre\\_a\\_reabilitacao\\_urbana\\_integrada-1%C2%BA\\_encontro\\_luso-brasileiro\\_de\\_reabilitacao\\_urbana.pdf](https://www.culturante.pt/fotos/editor2/1995__carta_de_lisboa_sobre_a_reabilitacao_urbana_integrada-1%C2%BA_encontro_luso-brasileiro_de_reabilitacao_urbana.pdf) acesso em: 19 de dez. 2018.

CANO, W. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)*. São Paulo: Globo, 1985.

CARVALHO, Diogo Sá; CARVALHO, Andrea Bento; DOMIINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha. Polo Naval e Desenvolvimento Regional na Metade Sul do Rio Grande do Sul. In: ENCONTRO DE ECONOMIA GAÚCHA, 6., 2012, Porto Alegre. Anais... Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2012. Disponível em: <[http://www.pucrs.br/eventos/eeg/download/Mesa7/Polo\\_Naval\\_e\\_Desenvolvimento\\_Regional\\_da\\_Metade\\_Sul\\_do\\_RS.pdf](http://www.pucrs.br/eventos/eeg/download/Mesa7/Polo_Naval_e_Desenvolvimento_Regional_da_Metade_Sul_do_RS.pdf) >. Acesso em: 12 out. 2018.

CARLOS, Ana Fani A. *A (re)produção do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994.

\_\_\_\_\_. *O Lugar no/do Mundo*. São Paulo: Hucitec, 1997.

CERQUEIRA JUNIOR, Mário José Barbosa. *Possibilidades de fomento às firmas brasileiras de engenharia de projeto da indústria naval*. In: *Ressurgimento da Indústria naval no Brasil (2000- 2013)*. Carlos Alvares da Silva Campos Neto; Fabiano Mezadre Pompermayer (editores). Brasília: IPEA, 2014. <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=23082](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=23082) > Acesso em: 10 de nov. 2018.

COLOMBO, Jéfferson Augusto. *Perspectivas econômicas para o Rio Grande do Sul em 2017 Carta de Conjuntura FEE*. Porto Alegre. Disponível em: <http://carta.fee.tche.br/article/perspectivas-economicas-para-o-rio-grande-do-sul-em-2017>. Acesso em: 11 de mar. de 2019.

CORRÊA, Roberto Lobato. Processos, formas e interações espaciais. *Revista Brasileira de Geografia*, Edição v. 61 n. 1 (2016), Rio de Janeiro/RJ. Disponível em: <https://rbg.ibge.gov.br/index.php/rbg/article/view/31>. Acesso em 08 de out. 2018.

\_\_\_\_\_. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 2002.

\_\_\_\_\_. Diferenciação sócio-espacial escala e práticas espaciais. *Revista Cidades*, v.4, n. 6, 2007. P. 62-72

COSTA, Geraldo Magela. A contribuição da teoria do espaço de Lefebvre para a análise urbana. In: LIMONAD, E. *Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir pensamento de Henri Lefebvre*. Niterói: GECEL-UFF, 2003. Livro eletrônico: CD-Rom e Disponível em: <<http://www.anpur.org.br>>. Acesso em: 05 de ago. 2018.

COSTA, E. B.; SCARLATO, Francisco. C. Uma teoria Geográfica para análise da produção socioespacial nas cidades históricas turísticas. *Revista Geografar*, Curitiba, vol.3, nº2, 2008, p. 34 - 58. <

<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs/index.php/geografar/article/viewFile/13576/9308>> acesso em 11 de nov. 2015.

COUTO, Perla Duarte. (2014) *Revitalizações urbanas em espaços públicos: o porto Velho da cidade do Rio Grande/RS, tempos e funções distintas*. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Rio Grande - FURG, Rio Grande. Disponível em: <<http://www.argo.furg.br/bdtd/0000010592.pdf>>. Acesso em 12 de jan. 2018.

DA COSTA, Rita Bibe. (2009) *Cidades d'água. Relação entre as cidades e suas frentes d'água*. 110 p. Dissertação de mestrado. Instituto Superior Técnico Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa. <<https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395138347921/Cidades%20de%20%C3%81gua.pdf>> Acesso em: 08 de set. 2018.

DOMINGUES, M. CARVALHO, D. CARVALHO, A. *O Polo Naval e Offshore e o desenvolvimento regional na Metade Sul do Rio Grande do Sul*. Ensaios FEE, Porto Alegre, v.34, Número Especial, p.933-954, 2013

DOMINGUES, M, V, de L. R; CARVALHO, D, S; CARVALHO, A, B. *Polo naval e desenvolvimento regional na metade sul do rio Grande do Sul*. Ensaios FEE, v, 34, número especial, p. 933-954, 2013.

DEÁK, Csaba. *Globalização ou crise global?*. In Globalização e Estrutura Urbana/ Sueli Ramos Schiffer (organizadora). São Paulo: HUCITEC: FAPESP, 2004. P.21 -41

DEL RIO, Vicente. *Voltando às origens*. “A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos”. Arqutextos, São Paulo, Agosto de 2001. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/02.015/859>>. Acesso em: 29 de set. 2018.

DITTMAR, Adriana Cristina Corsico. *Paisagem e morfologia de vazios urbanos: análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba – Paraná*. Dissertação de Mestrado – Pontifica Universidade Católica do Paraná, Curitiba 2006.

ESTATUTO DA CIDADE. Disponível em: <http://www.geomatica.ufpr.br/portal/wp-content/uploads/2015/03/Estatuto-da-Cidade.pdf>.> Acesso em: 12 ago. 2018.

FAÉ, Rogério. Cidade de Rio Grande: implementação do polo naval e reorganização do espaço geográfico. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE ESTUDOS ORGANIZACIONAIS, IV, 2013, Porto Alegre. Anais... Porto Alegre: SBEO, 2016. p. 447-468. Disponível em <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/159290/001013585.pdf?sequence=1> acesso em 15 de jan. 2019.

FRESCA, Tânia Maria. *CONVERGÊNCIA E DIVERGÊNCIA NA ANÁLISE DO URBANO*. *Revista Geográfica da América Central*. Número especial EGAL, 2011, Costa Rica. II semestre 2011. P. 1-14 Disponível em: <<chrome-extension://oemmnadbldboiebnladdacbfmadadm/http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/download/2272/2168>> Acesso em: 20 de maio 2019.

\_\_\_\_\_ *Organização e dinâmica urbana: convergência e divergência na análise do urbano*. Geografia. Rio Claro, v. 36, p. 17-25, Set. 2011.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA DO RIO GRANDE DO SUL. <http://carta.fee.tche.br/article/a-ascensao-do-polo-naval-de-rio-grande/> A ascensão do polo naval de Rio Grande

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (orgs.). *Métodos de pesquisa: EAD: UAB/UFRGS/Curso de Graduação Tecnológica: Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural* da SEAD/UFRGS. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>>. Acesso em jul. 2018

GIL, Antonio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GUERRA, I., MOURA, D., SEIXAS, J. e FREITAS, M. J. (2006) *A Revitalização Urbana – Contributos para a definição de um conceito operativo in Cidades, Comunidades e Territórios*, Nº12-13, Centro de Estudos Territoriais, ISCTE

GUERRA et al. *Políticas Públicas de Revitalização Urbana–Revitalização para a formulação estratégica e operacional das actuações a concretizar no QREN*. ISCTE/CET, Observatório do QCA III, 2005.

HAYLLAR, Bruce; GRIFFIN, Tony; EDWARDS, Deborah; ALDRIGUI, Mariana. *Turismo em cidades: espaços urbanos, lugares turísticos*. Rio de Janeiro-RJ: Elsevier, 2011.

HOYLE B. S., PINDER, D. A. e HUSAIN, M. S. *Revitalising the waterfront*. London: Belhaven Press, 1988. <http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2015/01/Hoyle-2000-Global-and-local-change-on-port-city-waterfront.pdf> acesso em: 05/2018

HUMBERT, Georges. *O estudo de impacto de vizinhança como instrumento de proteção ao meio ambiente cultural*. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 11, n. 927, 16 jan. 2006. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/7794>>. Acesso em: 14 mar. 2019.

IAZZETTA DI STASIO, PEDRO, Esteban. *Imaginarios urbanos, cultura temporalizada y espacios públicos en los frentes de agua contemporáneos*. En: Revista de Artes y Humanidades UNICA. Universidad Católica Cecilio Acosta Maracaibo, Venezuela. vol. 8, núm. 18, enero-abril, 2007, pp. 259-280.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Seara, 2016. Disponível em: <[http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=421750&search=santa -catarina|seara|infograficos:-informacoes-completas](http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=421750&search=santa%20catarina|seara|infograficos:-informacoes-completas)>. Acesso em: Fev. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) (2018). Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Rio Grande do Sul. Rio Grande. Disponível em: < INSTITUTE BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) (2015). Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Rio Grande do Sul. Rio Grande. Disponível em <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=431560&search=rio-grandedo-sul|rio-grande> Acesso em: 21 de nov. 2018.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA – IPEA. *Ressurgimento da Indústria Naval no Brasil (2000-2013)*. ed. Neto Carlos Alvares da Silva Campos e Pompermayer Fabiano Mezadre. Fabiano. Brasília: 2014.

LEFEBVRE, H. *Lógica Formal, Lógica Dialética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

\_\_\_\_\_, *O direito à Cidade*. Tradução: Rubens Eduardo Farias. São Paulo: Centauro, 2001.

\_\_\_\_\_, *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999

\_\_\_\_\_, *La producción del espacio*. Tradução de Emilio Martínez Gutiérrez. Madrid: Capitán Swing, 2013. 451 p. Título original: *La production de l'espace*.

LEITE, Rogerio. *Proença. Contra-usos da Cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. Campinas: UNICAMP, 2004.

\_\_\_\_\_. *Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Mangueira*. Revista Brasileira de Ciências Sociais. São Paulo, v.17 n.49, pp.115-134, 2002.

LIMA, Francisco Denilson Santos de. et al. O método dialético e sua utilização na compreensão da violência no espaço urbano brasileiro. I Simpósio Mineiro de Geografia –Alfenas. **Anais...** 26 a 30 de maio de 2014. <http://docplayer.com.br/17125573-O-metodo-dialetico-e-sua-utilizacao-na-compreensao-da-violencia-no-espaco-urbano-brasileiro.html> Acesso em 18 de jul. 2018.

LIMONAD, Ester; LIMA, Ivaldo Gonçalves (orgs.) Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir do pensamento de Henri Lefèbvre. In: IX Encontro Nacional da ANPUR, 2003, **Anais...** Belo Horizonte, p. 15 – 33.

LÓPEZ, C. A. *Integración Urbana de los Espacios Portuarios*. Universidad de la Coruña, La Coruña. (2004). Disponível em: <https://www.udc.es/iuem/documentos/monografias/monografia9.pdf>. Acesso em: 10 de jan. 2019.

MACADAR, Beky Moron Barmaimon de. *A ascensão do polo naval de Rio Grande*. Carta de Conjuntura FEE. Porto Alegre, Ano 20 nº 12 – 2011. Disponível em: <http://carta.fee.tche.br/article/a-ascensao-do-polo-naval-de-rio-grande/> . Acesso em: 10 de jan. 2019.

MARTINS, Solismar Fraga. *Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873 – 1990)*. Rio Grande: Editora da Furg, 2006.

\_\_\_\_\_; PIMENTA, Margareth Afeche. *A constituição espacial de uma cidade portuária através dos ciclos produtivos industriais. O Caso do Município do Rio Grande (1874/1970)*. In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. v. 6. m.1. 2004.

MATTHIEU GIROUD, « *Mixité, contrôle social et gentrification* », La Vie des idées , 3 novembre 2015. ISSN: 2105-3030. URL: <http://www.laviedesidees.fr/Mixite-controle-social-et-gentrification.html> Acesso em: 30 de maio 2018.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). *Pesquisa Social*. Teoria, método e criatividade. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

MINISTÉRIO DAS CIDADES, Secretaria Nacional de Programas Urbanos, “*Reabilitação de Centros Urbanos*”, Brasília, Caderno 3, dezembro de 2005.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob**: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. [S.l.]: [s.n.], 2015b. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>. Acesso em: 14 mai. 2016.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Operações Urbanas Consorciadas (OUC), *Coleção Cadernos Técnicos de Regulamentação e Implementação dos Instrumentos do Estatuto da Cidade* - volume 1. Brasília. Ministério das Cidades, 2015. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/355/titulo/operacoes-urbanas-consorciadas-ouc>> acesso em 20 de fev. 2019.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Manual de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais. Coleção Cadernos Técnicos de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais.* - volume 1. Brasília. Ministério das Cidades, 2012. Disponível em: <http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/257/titulo/manual-de-reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais>. Acesso em 10 de jan. 2019.

MONIÉ, F; NICO VASCONCELOS, F. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Confins*, n.15, 2012. Disponível em <http://confins.revues.org/7685> DOI: 10.4000/confins.7685 Acesso em: dez. 2018.

MOREIRA, R. (2004) *Marxismo e geografia, a geograficidade e o diálogo das ontologias.* In *GEOgraphia*, ano VI, n° 1. Niterói: PPGeo-UFF. <chrome-extension://oemmndcblldboiebfnladdacbfmadadm/http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/viewFile/140/135 > acesso em 09 de out. 2018.

MOREIRA, R. (2004) *Marxismo e geografia, a geograficidade e o diálogo das ontologias.* In *GEOgraphia*, ano VI, n° 1. Niterói: PPGeo-UFF. <chrome-extension://oemmndcblldboiebfnladdacbfmadadm/http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/viewFile/140/135>. acesso em 09 de out. 2018.

PASIN, J. A. B. (2002). Indústria Naval do Brasil: panorama, desafios e perspectivas. *Revista do BNDES*. Rio de Janeiro, v. 9, n. 18, pp. 121-148. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1804.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1804.pdf) >. Acesso em: 21 de nov. 2018.

PROMINP 10º Encontro Nacional. Análise da Evolução de Política Governamental de Conteúdo Local no Brasil e perspectivas para os próximos anos. 2013. Disponível em: [www.prominp.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId](http://www.prominp.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId). Acesso em: 10 de nov. 2018.

QUEIROZ, Thiago Augusto Nogueira de. *Espaço Geográfico, Território Usado e Lugar: Ensaio Sobre o Pensamento de Milton Santos.* *Para Onde!?*, 8 (2): 154-161, ago./dez. 2014. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/paraonde/article/view/61589/36420>>. Acesso em: 10 de dez. 2018.

RIO GRANDE, PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE. Plano Diretor Municipal. 2006. Disponível em: <<http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/index.php/downloads/detalhes+83dc.,plano-diretor-de-2008.html>> Acesso em dez. 2018.

RIO GRANDE. Prefeitura Municipal do Rio Grande. Plano Ambiental Municipal. 2007. PMRG. Disponível em: [www.riogrande.rs.gov.br/pagina/.../pmrg\\_4b6ab0baae70b-plano\\_ambiental.pdf](http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/.../pmrg_4b6ab0baae70b-plano_ambiental.pdf) . Acesso em: 22 de set. de 2018.

RIO GRANDE, PREFEITURA MUNICIPAL. Secretaria de Meio Ambiente. Plano ambiental

[http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/arquivos/arquivo/pmrg\\_4b6ab0baae70b-plano\\_ambiental.pdf](http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/arquivos/arquivo/pmrg_4b6ab0baae70b-plano_ambiental.pdf).> Acesso em: 25 de ago. de 2016.

RIO GRANDE. Prefeitura Municipal do Rio Grande. *Inventário dos Bens culturais*. Disponível em: <http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/index.php/inventario-de-bens-culturais>. Acesso em 15 de fev. 2019.

SALVADOR, D. S. C. O. *A Geografia e o método dialético*. Sociedade e Território, Natal, v. 24, nº 1, p. 97 - 114, jan./jun. 2012. <file:///E:/Downloads/3466-Texto%20do%20artigo-8306-1-10-20130514.pdf> Acessado em: 17 de set. 2018.

SALVATORI, HABIAGA, THORMANN. 1989. *Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande*. Revista Brasileira de Geografia. 51(janeiro-março): 27-72.

SÀNCHEZ, F. *Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing*. Curitiba: Palavra, 1997.

\_\_\_\_\_. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó, SC: Argos, 2010.

SANTORO, Paula. *Leitura urbanística de duas ocupações em São Paulo: Cantinho do Céu, no Grajaú, e Heliópolis, em Sacomã*. [S.l.]: UNICEF; Instituto Pólis, 2008. Não publicado.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico e metodológico da geografia*. Hucitec: São Paulo, 1998.

\_\_\_\_\_. *Por Uma Geografia Nova*. São Paulo: Hucitec, 1986, 3ª edição, 236p.

\_\_\_\_\_. *A natureza do espaço: espaço e tempo, razão e emoção*. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999. 384 p.

\_\_\_\_\_. *Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico científico informacional*. 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SEP (Secretaria de Portos da Presidência da República); UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina); LABTRANS (Laboratório de Transportes e Logística). Plano Mestre Porto de Itaguaí. Florianópolis, SC, 2012. <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-itaguaui.pdf>>. Acesso em: 09 de jul. 2018.

Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore - SINAVAL. (2015). *Cenário da construção naval - 1º semestre de 2015*, Rio de Janeiro. Recuperado em 08 abril, 2016, de <http://sinaval.org.br/wpcontent/uploads/Sinaval-Cen%C3%A1rio-da-Constru%C3%A7%C3%A3o-naval-1-Sem-2015.pdf>/ acesso em: 10 de jul. 2018.

SILVA, E. R. *O Planejamento Estratégico sem plano: uma análise do empreendedorismo urbano no Brasil*. 2012. Revista de Geografia e Ordenamento do Território, n.º 2 (dezembro). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território. Pág. 279 a 306

SINAVAL. *Histórico resumido da indústria de construção naval no Brasil*. Disponível em: <<http://www.sinaval.org.br/docs/Balanco-Historia.pdf>>. Acesso em: 21 de nov. 2018.

<http://aplnavalenergia.org/> polo naval

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. et. al (orgs). *A cidade contemporânea: segregação espacial*. São Paulo: Contexto, 2013, p. 61-94.

SIQUEIRA, Lucimar. F. *Complexo Cais Mauá e direito à moradia no centro de Porto Alegre*. Porto Alegre, 5 de fev. 2012. Disponível em [://ongcidade.blogspot.com/2012/02/complexo-cais-maua-e-direito-moradia-no.html](http://ongcidade.blogspot.com/2012/02/complexo-cais-maua-e-direito-moradia-no.html) Acesso em 20 de set. 2018

SINAVAL. *Histórico resumido da indústria de construção naval no Brasil*. Disponível em: <http://www.sinaval.org.br/docs/Balanco-Historia.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2018.

SMITH, Neil. *Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano*. GEOUSP: espaço e tempo, nº 21, 2007.

\_\_\_\_\_. *A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global*. In: Bidou-Zachariassen, C. (ed.), *De volta à cidade. Dos processos de gentrificação às políticas de « revitalização » dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006.

\_\_\_\_\_. *Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano*. *GEOUSP: espaço e tempo*, jul. 2011. Disponível em: <http://citrus.uspnet.usp.br/geousp/ojs.2.2.4/index.php/geousp/article/view/268>. Acesso em: 05 Mar. 2014

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. "Terrain Vague", *Territorios*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002, p. 181-193. <https://www.archdaily.com.br/br/01-35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales> Acesso em 10 de jan. 2019.

SPOSITO, Eliseu Savério. *Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico*. São Paulo: Editora UNESP, 2004, 218 p.

STAKE. R. E. Case studies. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (ed.) *Handbook of qualitative research*. London: Sage, 2000, p.435-454.

STROHAECKER, T. M. *A urbanização no Litoral Norte do Estado do Rio Grande do Sul: contribuição para a gestão urbana ambiental do município de Capão da Canoa*. 2007. Tese (Doutorado). Porto Alegre, Programa de Pós-Graduação em Geociências, UFRGS, 2007.

SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE. Bases do concurso. Concurso Público de Arquitetura para o Porto Velho do Rio Grande. Rio Grande, p. 150. 1997. Não publicado

SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE. Plano Mestre do Porto do Rio Grande/RS. Cooperação técnica para apoio à sep/pr no planejamento do setor portuário brasileiro e na implementação dos projetos de inteligência logística florianópolis - sc, 2013. [http://www.transportes.gov.br/images/SNP/planejamento\\_portuario/planos\\_mestre\\_s/versao\\_completa/pm26.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestre_s/versao_completa/pm26.pdf) . Acesso em 08 jan. 2019.

TATSCH, A. L. A relevância do local: convergências e divergências entre as abordagens sobre aglomerações. *Economia e Sociedade*, Campinas, ano 48, v. 22, n. 2, p. 457-482, ago. 2013. Disponivem em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-06182013000200006#end](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-06182013000200006#end)> Acesso em 15 de dez. 2018.

TORRES, Luiz Henrique. *Memórias do cais: o Porto Velho do Rio Grande*. Rio Grande: Ed. da FURG, 2009.

\_\_\_\_\_. *Alfândega do Rio Grande: fundamentos históricos e edificações*. (2013) *Biblios*, Rio Grande, n.º 17. p. 33-47, 2005. Disponível em: «<http://www.seer.furg.br/ojs/index.php/biblos/article/viewFile/96/50>». Acesso em: 20 nov. 2018.

UNESCO (2004), Agenda 21 da Cultura - Um compromisso das cidades e dos governos locais para o desenvolvimento cultural. Barcelona, 2004 < <http://pnc.cultura.gov.br/wp-content/uploads/sites/16/2012/10/2-agenda-21-da-cultura.pdf> > acesso em: .

VASQUES, Ramalho. As considerações de estudos de caso sobre brownfields: exemplos no Brasil e no mundo. *Biblio 3 w*, revista bibliográfica de geografia y ciências sociais, universidad de Barcelona, vol XI, n.º 648, 30 de abril de 2006. <[www.ub.es/geocrit/b3w-648.htm](http://www.ub.es/geocrit/b3w-648.htm)> acesso em 10 de jan. 2019.

\_\_\_\_\_. refuncionalização de *brownfields*: estudos de caso da zona leste de São Paulo – SP. Dissertação de Mestrado, UNESP, Campus Rio Claro, 2005.

YIN, R. K. *Estudo de caso: planejamento e métodos*. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

ZERO HORA. Feriado de tempo bom leva centenas de turistas ao Cais do Porto Velho <http://wp.clicrbs.com.br/riogrande/2011/04/24/festa-do-mar-ultrapassa-os-200-mil-visitantes/> <acesso em 24 de set. 2018>

ZERO HORA. Festa do Mar ultrapassa os 200 mil visitantes <http://wp.clicrbs.com.br/riogrande/category/fotos/page/76/> <acesso em 24/09/2018>

ZERO HORA, Clic RBS, O abacaxi do CCmar. <http://wp.clicrbs.com.br/rbstvriogrande/tag/ccmar/?topo=13,1,1,,18,13&status=encerrado> . Acesso em: 12 de dez. 2018.

ZOLINI, Gustavo Pimenta de Pádua. (2007) *A inflexão do conceito gentrificação em conjuntos urbanos patrimoniais em cidades de pequeno porte: os casos mineiros de São Thomé das Letras e Tiradentes*. Dissertação de Mestrado. UFMG, Belo Horizonte.