

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

Ana Cristina Duarte De Aguiar

**A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE RIO GRANDE/RS NO CONTEXTO DO
POLO NAVAL: uma abordagem política sobre a cidade**

Porto Alegre

2015

Ana Cristina Duarte De Aguiar

**A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE RIO GRANDE/RS NO CONTEXTO DO
POLO NAVAL: uma abordagem política sobre a cidade**

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

Orientador: Paulo Roberto Rodrigues Soares.

Linha de Pesquisa: Análise Territorial.

Porto Alegre

2015

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

Reitor: Carlos Alexandre Netto

Vice-Reitor: Rui Vicente Oppermann

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

Diretor: André Sampaio Mexias

Vice-Diretor: Nelson Luiz Sambaqui Gruber

Duarte de Aguiar, Ana Cristina

A produção do espaço urbano de Rio Grande/RS no contexto do Polo Naval: uma abordagem política sobre a cidade . / Ana Cristina Duarte de Aguiar. - Porto Alegre: IGEO/UFRGS, 2015.
[248 f.] il.

Tese (Doutorado).- Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Graduação em Geografia. Instituto de Geociências. Porto Alegre, RS - BR, 2015.

Orientador(es): Paulo Roberto Rodrigues Soares

1. Rio Grande/RS 2. Espaço Urbano 3. Polo Naval 4. Cidadania I.
Título.

CDU 911.3

Catálogo na Publicação

Biblioteca Instituto de Geociências - UFRGS

Renata Cristina Grun

CRB 10/1113

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

Reitor: Carlos Alexandre Netto

Vice-Reitor: Rui Vicente Oppermann

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

Diretor: André Sampaio Mexias

Vice-Diretor: Nelson Luiz Sambaqui Gruber

Duarte de Aguiar, Ana Cristina

A produção do espaço urbano de Rio Grande/RS no contexto do Polo Naval: uma abordagem política sobre a cidade . / Ana Cristina Duarte de Aguiar. - Porto Alegre: IGEO/UFRGS, 2015.
[248 f.] il.

Tese (Doutorado).- Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Graduação em Geografia. Instituto de Geociências. Porto Alegre, RS - BR, 2015.

Orientador(es): Paulo Roberto Rodrigues Soares

1. Rio Grande/RS 2. Espaço Urbano 3. Polo Naval 4. Cidadania I.
Título.

CDU 911.3

Catálogo na Publicação

Biblioteca Instituto de Geociências - UFRGS

Renata Cristina Grun

CRB 10/1113

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares – Orientador

Prof. Dr. Mario Leal Lahorgue – UFRGS

Prof. Dr. Luiz Fernando Mazzini da Fontoura – UFRGS

Prof. Dr. Solismar Fraga Martins – FURG

Prof. Dr. Floriano Godinho de Oliveira – UERJ

*Dedico este trabalho à memória
da minha mãe,
que em pensamento está
todos os dias ao meu lado!*

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer aquelas pessoas que estiveram verdadeiramente ao meu lado durante esta etapa da minha vida, tenho certeza que todas elas sabem as dificuldades encontradas até chegar aqui.

Aos meus filhos, Jonas e Luisa, que sempre foram os principais motivos desta caminhada. E por terem compreendido os momentos os quais eu estive ausente. Amo vocês mais do que tudo.

Ao meu marido, Luis Aguiar, pelo apoio e carinho dado sempre que foi preciso. Pela paciência durante os momentos de crise e insegurança.

As minhas queridas irmãs Jaqueline e Denise, por serem incansáveis. Obrigada gurias por tudo, não tenho palavras para agradecer o que fizeram, sem vocês minha vida seria outra! Irmãs muito especiais!

Ao meu pai João Costa Duarte, que da maneira dele, sempre me deu apoio para continuar estudando. Pai tu não existe!

Ao meu cunhado Flávio Grafulha pela ajuda recebida.

A querida Adriana Trinidad pela amizade, companhia e por ter me acolhido sempre que precisei. Obrigada amiga por tudo o que fizestes por mim e por seres esta pessoa maravilhosa!

Ao querido Mauro José da Rocha, por ter me feito companhia durante a entrevista no processo seletivo e pelo carinho recebido quando cheguei em Porto Alegre.

A amiga do coração Sabrina Bonfim, pelas conversas, pelo apoio e por estar ao meu lado sempre.

Aos amigos Paulo Ricardo Salati e Cledir Lopes.

A minha amiga Maria Medianeira, por tudo o que passamos durante o curso, e por termos a oportunidade de dividir os momentos difíceis e alegres.

Ao professor Paulo Soares, por ter acreditado na minha capacidade de realização deste trabalho, me aceitando como orientanda e pelo apoio dado até este momento.

Aos professores do Programa pela oportunidade de ampliar meus conhecimentos dentro da Geografia.

RESUMO

O presente trabalho faz uma análise da produção do espaço da cidade do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, cidade portuária, que teve sua origem e história relacionada aos diferentes ciclos econômicos os quais vivenciou. Na atualidade, Rio Grande, vem recebendo uma série de investimentos voltados à implantação do Polo Naval, trazendo consequências para a vida das pessoas na cidade. Este ciclo de desenvolvimento está inserido numa política governamental que tem como principal objetivo o crescimento econômico acelerado do país. Ao longo da história da cidade, muitas camadas da população tiveram seus locais de moradia ameaçados ou sofreram remoções, devido à necessidade de modernização das atividades portuárias. Desta forma, esta configuração socioespacial, revela-se como o principal local de conflitos estabelecidos entre as necessidades de implantação das atividades econômicas e a reprodução da vida das pessoas. A partir desta problemática, procuramos abordar como este momento da economia vem trazendo reflexos para a cidade e sua população. Pensamos que, o espaço da cidade representa um importante papel, já que neste revelam-se as contradições da sociedade capitalista na qual vivemos, neste sentido torna-se também palco das ações humanas, para reprodução de suas condições de vida, criando assim as condições para o exercício da cidadania. Através de uma abordagem política, buscamos ressaltar a importância da apropriação destes espaços pelas pessoas, como uma condição para a melhoria da qualidade de vida e para uma efetiva aplicação das políticas urbanas que vem sendo desenvolvidas na atualidade.

Palavras-chave: **Rio Grande/RS. Cidade. Polo Naval. Espaço Urbano. Cidadania.**

AGUIAR, Ana Cristina Duarte de. **A produção do espaço urbano de Rio Grande/RS no contexto do polo naval: uma abordagem política sobre a cidade.** Porto Alegre, 2015. 243f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

ABSTRACT

This thesis analyzes the production process of the city of Rio Grande, Rio Grande do Sul, a port town, whose origin and history are related to the different economic cycles it experienced. Currently, Rio Grande has been receiving a number of investments for the implementation of the Naval Pole, bringing consequences for the lives of people in the city. This development cycle is part of a governmental policy whose main goal is the accelerated economic growth of the country. Throughout the history of the city, many sections of the population had their dwelling places threatened or suffered removals due to the need of modernization of the port activities. This way, this sociospatial configuration reveals itself as the main setting of established conflicts between the need of implementing economic activities and the reproduction of people's lives. From this issue, we try to explain how this moment in the economy has brought consequences for the city and its people. We think that the city space plays an important role, since the contradictions of the capitalist society in which we live are revealed there, and in this way it also becomes setting for the human actions, to reproduce their living conditions, creating the requirements for the exercise of citizenship. Through a political approach, we try to emphasize the importance of people owning these spaces as condition for improving the quality of life and for the effective implementation of urban policies that are being developed today.

Keywords: **Rio Grande/RS. City. Polo Naval. Urban Space. Citizenship.**

AGUIAR, Ana Cristina Duarte de. **A produção do espaço urbano de Rio Grande/RS no contexto do polo naval: uma abordagem política sobre a cidade.** Porto Alegre, 2015. 243f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do município do Rio Grande	18
Figura 2 – Localização das áreas ocupadas consideradas de expansão portuária	21
Figura 3 – Área do Porto Velho localizada no centro de Rio Grande (Foto 1)	69
Figura 4 – Área do Porto Velho localizada no centro de Rio Grande (Foto 2)	69
Figura 5 – Prédio da antiga fábrica Companhia União Fabril Rheingantz na Avenida Rheingantz em Rio Grande	74
Figura 6 – Atividades urbanas na Avenida Rheingantz em Rio Grande	75
Figura 7 – Zoneamento do Porto do Rio Grande	113
Figura 8 – Frente da Praça Saraiva na cidade do Rio Grande durante o período de oferecimento de vagas para os cursos de qualificação (Foto 1)	117
Figura 9 – Frente da Praça Saraiva na cidade do Rio Grande durante o período de oferecimento de vagas para os cursos de qualificação (Foto 2)	117
Figura 10 – Dique Seco no Estaleiro Rio Grande	122
Figura 11 – Casco da P-66 no Interior do Dique Seco	123
Figura 12 – Estaleiro Rio Grande 1, localizado na BR-392, chamada estrada da Barra entre a cidade do Rio Grande e a Praia do Cassino	124
Figura 13 – Rodovia BR-392 em frente ao Estaleiro Rio Grande	136
Figura 14 – Comércio Informal nas proximidades do Estaleiro Rio Grande (Foto 1)	137
Figura 15 – Comércio Informal nas proximidades do Estaleiro Rio Grande (Foto 2)	137
Figura 16 – Área atingida pelo processo de expansão das atividades do Porto no Bairro Getúlio Vargas	140
Figura 17 – Tipologia das casas no Bairro Getúlio Vargas	141
Figura 18 – Canteiro de obras do Condomínio Residencial Getúlio Vargas I (ano 2012)	146
Figura 19 – Canteiro de obras do Condomínio Residencial Getúlio Vargas II (ano 2012)	147

Figura 20 – Área atingida pelo processo de expansão das atividades portuárias no Bairro Santa Tereza	149
Figura 21 – Localização da Vila Mangueira em área de expansão portuária na cidade do Rio Grande	152
Figura 22 – Área atingida pelo processo de expansão portuária na localidade da Barra Velha	153
Figura 23 – Hotel Swan Express localizado na Rua Francisco Campelo no centro da cidade (Foto 1)	157
Figura 24 – Hotel Swan Express localizado na Rua Francisco Campelo no centro da cidade (Foto 2)	157
Figura 25 – Canteiro de obras do Projeto de Recuperação do cais do Rincão da Cebola no centro de Rio Grande (Foto 1)	158
Figura 26 – Canteiro de obras do Projeto de Recuperação do cais do Rincão da Cebola no centro de Rio Grande (Foto 2)	159
Figura 27 – Novo Hotel da rede Vila Moura localizado na rua General Neto do centro de Rio Grande	160
Figura 28 – Hotel Arpini localizado na Avenida Presidente Vargas	161
Figura 29 – Obras do Hotel da Rede Pacific Hotéis localizado na Av. Itália na rodovia que liga a cidade do Rio Grande ao Balneário Cassino	161
Figura 30 – Shopping Center Praça Rio Grande	163
Figura 31 – Área onde será construído o novo hotel Intercity junto ao Shopping Praça Rio Grande	163
Figura 32 – Condomínio Jockey Club I	164
Figura 33 – Área dos Condomínios Jockey Club II e III	165
Figura 34 – Hotel Costa Doce localizado na Avenida Jockey Club no bairro Matadouro na cidade do Rio Grande	167
Figura 35 – Sede Campestre do Country Club localizada na RS-734 (Foto 1)	171
Figura 36 – Sede Campestre do Country Club localizada na RS-734 (Foto 2)	171
Figura 37 – Localização dos vazios urbanos na cidade do Rio Grande	179
Figura 38 – Identificação do parcelamento compulsório em vazios urbanos localizados na cidade do Rio Grande	183
Figura 39 – Unidade de planejamento na cidade do Rio Grande	185
Figura 40 – Localização da Produção Habitacional em Rio Grande	202

Figura 41 – Áreas que estão sendo contempladas pelo processo de regularização fundiária no município de Rio Grande	214
Figura 42 – Localização das AEIS no Município de Rio Grande	220

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Investimento, recursos financeiros e características das obras do Polo Naval de Rio Grande	127
Quadro 2 – Número de unidades habitacionais, faixa de renda, valor do investimento, unidades habitacionais construídas e entregues em Rio Grande, do ano de 2009 a 2014	192
Quadro 3 – Empreendimentos do PMCMV em Rio Grande destinados à população com faixa salarial entre três a dez salários mínimos (2009-2011)	197
Quadro 4 – Produção habitacional em Rio Grande destinadas as faixas 1 e 2 ...	198
Quadro 5 – Projeto de requalificação e regularização fundiária desenvolvidos nas diferentes localidades da cidade do Rio Grande	208
Quadro 6 – Déficit habitacional qualitativo e quantitativo da área rural do município de Rio Grande	210
Quadro 7 – Modalidades de habitações de acordo com as rendas das famílias	217

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Zonas portuárias e usos	114
Tabela 2 – Características dos vazios urbanos da cidade do Rio Grande	181

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABCE – Associação Brasileira de Consultores de Engenharia
ABDIB – Associação Brasileira da Infra-Estrutura e Indústrias de Base
ABEMI – Associação Brasileira de Engenharia Industrial
ABIMAQ – Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos
ABINEE – Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica
ABITAM – Associação Brasileira da Indústria de Tubos e Acessórios de Metal
ABTP – Associação Brasileira de Terminais Portuários
ACS – Agentes Comunitários de Saúde
AEIS – Áreas Especiais de Interesse Social
AGDI – Agência Gaúcha de Desenvolvimento e Promoção do Investimento
Amb Trei – Simulador de Processos e Facilidades de Petróleo
ANP – Agência Nacional do Petróleo
APL – Arranjo Produtivo Local
BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social
BNH – Banco Nacional de Habitação
CAP – Conselho de Autoridade Portuária
CBIE – Centro Brasileiro de Infraestrutura
CEF – Caixa Econômica Federal
Centro-EX – Centro de Treinamento em Ambientes de Atmosfera Explosiva
CNI – Confederação Nacional da Indústria
CNPQ – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CQG – Consórcio Queiróz Galvão
Deprec – Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais
DOTS – Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável
EIA - Estudo de Impacto Ambiental
ERG1 – Estaleiro Rio Grande
FAK – *For All Kind*
FAR - Fundo de Arrendamento Residencial
FAS – Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social
FDS – Fundo de Desenvolvimento Social
FGTS – Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FIP – Fundo de Investimentos e Participações

FNHIS – Fundo Nacional de Habitação de Interesses Social
FRGPS – Fundo do Regime Geral da Previdência Social
FUNCEF – Fundação dos Economiários Federais
FURG – Universidade Federal do Rio Grande
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBP – Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás
INSS – Instituto Nacional de Seguridade Social
IPTU – Imposto Predial Territorial Urbano
MDIC – Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Internacional
MHI – Mitsubishi Heavy Industries
MME – Ministério de Minas e Energia
MNLN – Movimento Nacional de Luta pela Moradia
MNLN-RG – Movimento Nacional de Luta pela Moradia em Rio Grande
MTE – Ministério do Trabalho e Emprego
NAU – Núcleo de Análises Urbanas
OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra
ONIP – Organização Nacional da Indústria do Petróleo
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PAIF – Proteção e Atendimento Integral à Família
PDFE – Programa de Desenvolvimento de Fornecedores da Engenharia
PIB – Produto Interno Bruto
Planseq Naval - Plano Setorial de Qualificação Naval
PLHIS – Plano Local de Habitação de Interesse Social
PMCMV – Programa Minha Casa Minha Vida
PMRG – Prefeitura Municipal do Rio Grande
PNHR – Programa Nacional de Habitação Rural
PNHU – Programa Nacional de Habitação Urbana
PNQP – Plano Nacional de Qualificação Profissional
Prominp – Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural
PSH – Plano de Subsídio de Habitação de Interesse Social
RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SEBRAE/RS – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas / Rio Grande do Sul

Senai – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
Sesi – Serviço Social da Indústria
SFH – Sistema Financeiro de Habitação
SIAB – Sistema de Informação da Atenção Básica
SINAVAL – Sindicato Nacional da Indústria da Construção Naval
SMCAS - Secretaria de Município de Cidadania e Assistência Social
SMCP – Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento
SMHADU – Secretaria Municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano
SMHARF – Secretaria de Município de Habitação e Regularização Fundiária
SNDU – Sistema Nacional de Desenvolvimento Urbano
SNHIS – Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social
SUPRG – Superintendência do Porto do Rio Grande
TECON – Terminal de Containeres
TUP – Terminais de Uso Privado
UPA – Unidade de Pronto Atendimento
ZPE – Zona para Processamento e Exportação

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	17
1.	O PERCURSO METODOLÓGICO	24
1.1.	FOCALIZAÇÃO	24
1.2.	SITUAÇÃO PROBLEMA E JUSTIFICATIVA	25
1.3.	ESTRATÉGIA PARA CONHECER O FENÔMENO INVESTIGADO ..	28
1.3.1.	Estratégia Geral	29
1.4.	A CONSTRUÇÃO METODOLÓGICA	33
1.4.1.	Os Sujeitos da Investigação	36
2.	ALGUMAS CONCEPÇÕES TEÓRICAS	40
2.1.	UMA ABORDAGEM TEÓRICA SOBRE A CIDADE	40
2.2.	A IMPORTÂNCIA DA CIDADANIA PARA A VIDA NA CIDADE	51
3.	A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE RIO GRANDE: da formação ao atual processo de implantação do polo naval	68
3.1.	PERÍODO DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL	73
3.2.	A INDÚSTRIA E A EXPANSÃO DAS NOVAS ÁREAS URBANAS	80
3.3.	A DESACELERAÇÃO INDUSTRIAL E O USO DO SOLO URBANO	90
4.	O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS	97
4.1.	A IMPORTÂNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE NA ATUALIDADE	99
4.2.	A QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL NO CONTEXTO DE MODERNIZAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE	115
5.	O PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO DO POLO NAVAL EM RIO GRANDE	121
5.1.	OS REFLEXOS DO POLO NAVAL PARA OS BAIRROS LOCALIZADOS EM ÁREAS CONSIDERADAS DE EXPANSÃO PORTUÁRIA	139
5.1.1.	O Bairro Getúlio Vargas	139
5.1.2.	O Bairro Santa Tereza	149
5.1.3.	Vila Mangueira, Barra Nova e Barra Velha	151
6.	AS MUDANÇAS NO ESPAÇO URBANO DE RIO GRANDE A PARTIR DO POLO NAVAL	156

7.	A ATUAL POLÍTICA URBANA	173
7.1.	O REFLEXO DA ATUAL POLÍTICA URBANA NO USO DO SOLO DA CIDADE DO RIO GRANDE	173
8.	CONSIDERAÇÕES FINAIS: UMA ABORDAGEM POLÍTICA SOBRE A CIDADE	222
	REFERÊNCIAS	237
	BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS	244

INTRODUÇÃO

Para dar início à leitura do presente trabalho gostaria de contextualizá-lo com uma breve exposição dos interesses que me levaram a sua elaboração.

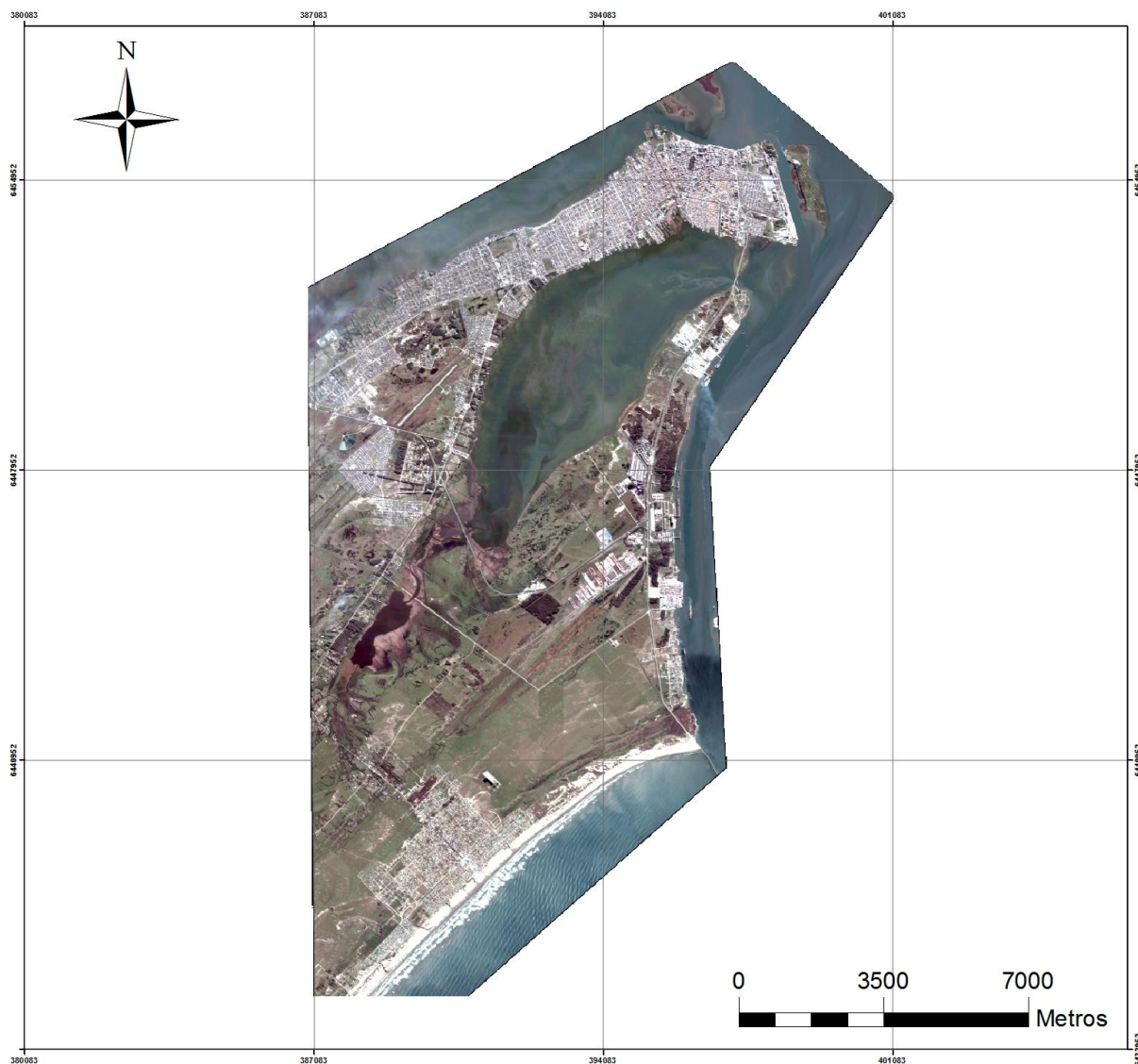
Dentro do campo da Geografia, uma das grandes áreas que sempre despertou meu interesse foi a Geografia Urbana, mais precisamente o processo de produção da cidade, espaço que sempre concebi como um local de vivências e de possibilidades. As ocupações das periferias sempre foram processos que me chamaram muito a atenção, porque nelas via uma população sempre na luta por uma vida um pouco mais digna, já que era, devido à gênese do próprio processo de produção desses espaços, excluída de um local para morar. A cidade do Rio Grande, objeto de minha pesquisa, teve até o século XIX um crescimento considerado lento, a ocupação das terras era dada sem nenhum controle institucional, e dessa forma muitas áreas foram sendo ocupadas e incorporadas ao tecido urbano do município.

Cidade portuária, Rio Grande teve muitas das áreas adjacentes ao Porto ocupadas por trabalhadores que ali desenvolviam suas atividades. Muitos moradores dessas áreas já vivenciaram em sua história situações em que tiveram que ser deslocados para áreas mais afastadas do centro da cidade, e grande parte deles acabavam voltando para seus locais de origem, demonstrando a necessidade de estarem próximos aos seus locais de trabalho onde já haviam estabelecido laços de identidade. Essas remoções davam-se sem nenhum estudo das áreas e diálogo com os órgãos públicos e comunidades para que houvesse a possibilidade de expor suas necessidades e respeitar os seus direitos, eram simplesmente removidos e deixados em áreas mais afastadas.

No ano de 2007 um fato me chamou a atenção, a realização de um seminário que tinha como objetivo debater o processo de expansão das atividades portuárias em Rio Grande e os seus reflexos para as ocupações urbanas na cidade, do qual tive a oportunidade de participar. O debate abordava a possibilidade de remoção de parcelas da população localizadas em área portuária, as quais há mais de 40 anos residiam no local, fazendo parte da área urbana do município (Figura 1).

Figura 1 – Localização do município do Rio Grande

ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
NUCLEO DE ANÁLISES URBANAS

IMAGEM : Quick Bird 2006
RESOLUÇÃO ESPACIAL : 0,60 cm

DATUM ; WGS 84
PROJEÇÃO ; UTM
ZONA 22 S MC -51

ESCALA 1/70000

Paulo Ricardo Salati de Souza
Laboratório de Topografia
julho 2011

Fonte: Imagem orbital do sensor QuickBird, 2006 (adaptado Paulo Salati).

Minha preocupação inicial estava relacionada aos mecanismos pelos quais o poder público e órgãos competentes iriam se utilizar, caso se efetivassem essas remoções, no sentido de minimizar os principais problemas causados para essas camadas da população, pois a maioria delas já estava consolidada no local, estabelecendo relações de vizinhança e pertencimento com o lugar.

Assim começaram a se desenvolver as primeiras ideias voltadas para a elaboração desta pesquisa. Não tendo nenhum vínculo neste momento com instituições de ensino e atuando apenas como curiosa, foi então que decidi entrar em contato com profissionais da Universidade Federal do Rio Grande (FURG) para que pudesse dar mais embasamento e profundidade as minhas ideias.

Em contato com o Núcleo de Análises Urbanas (NAU) da FURG, grupo de pesquisa vinculado ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ), iniciamos um diálogo que acabou dando origem às primeiras linhas de um trabalho que veio a ser desenvolvido pelo grupo nos anos seguintes: o *Levantamento Socioeconômico em Áreas de Expansão Portuária*. Esse surgiu da necessidade apresentada por parte dos moradores em construir um documento contendo o quadro socioeconômico da área para que fosse utilizado como instrumento a fim de lhes dar subsídios nos diálogos estabelecidos com os órgãos públicos e agentes envolvidos nesse processo de negociação.

O levantamento foi inicialmente realizado no Bairro Getúlio Vargas e posteriormente se estendeu para outras localidades. Foram parceiros do projeto: a Universidade Federal do Rio Grande, a Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), a Prefeitura Municipal do Rio Grande (PMRG), o Movimento Nacional de Luta pela Moradia (MNLN) e as associações de moradores dos bairros envolvidos.

O projeto se estendeu até o ano de 2010, momento em que ingressei no Programa. O meu objetivo, ao fazer a seleção para o doutorado, consistia em dar continuidade à pesquisa nas áreas de expansão portuária, assim como acompanhar o debate acerca dos conflitos entre a população e órgãos públicos. Ao entrar para o Programa, então, pude seguir essa análise investigativa.

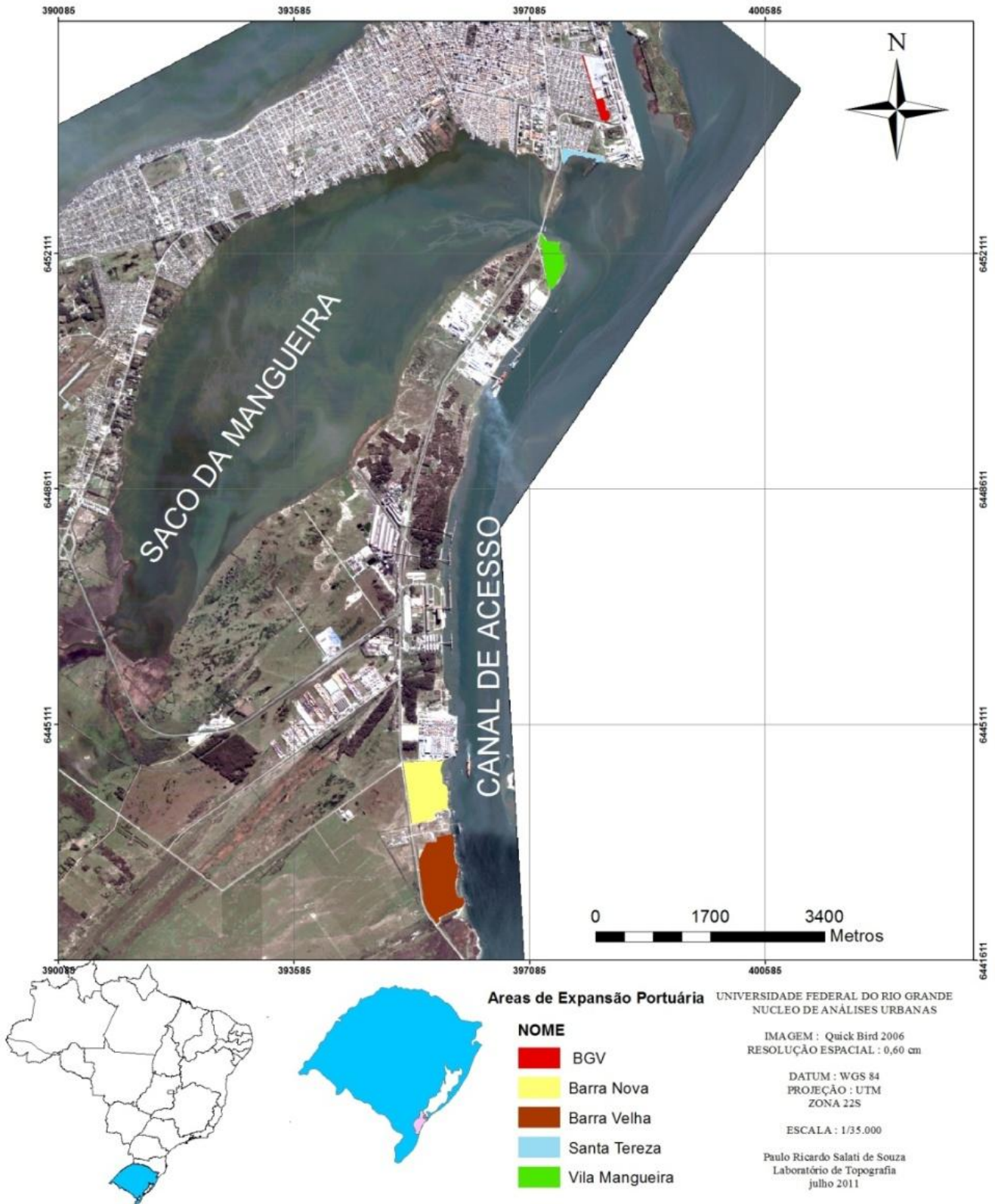
Diariamente eram anunciados, nos meios de comunicação, novos investimentos e projetos de grande porte com destino à cidade do Rio Grande. Essa apresenta condições geográficas e de logística privilegiadas que levaram ao projeto

de implantação de um Polo Naval, de importância econômica estratégica para as atuais políticas do setor.

Inicialmente nosso objetivo consistia em fazer uma análise sobre os reflexos desse ciclo de desenvolvimento econômico que a cidade vinha vivenciando para as populações localizadas em áreas de expansão portuária, ocupadas ao longo do processo de produção da cidade (Figura 2). Ao longo da pesquisa, nosso recorte espacial foi adquirindo uma nova dimensão e as mudanças no espaço da cidade, assim como a elaboração de uma abordagem política sobre estes espaços, além dos conflitos estabelecidos nas áreas portuárias, também passaram a fazer parte desta análise investigativa.

Figura 2 – Localização das áreas ocupadas consideradas de expansão portuária

ÁREAS ATINGIDAS PELA EXPANSÃO PORTUÁRIA



Fonte: Imagem orbital do sensor QuickBird, 2006 (adaptado Paulo Salati).

Outras questões voltadas à produção da cidade também me traziam algumas inquietações e levaram à consolidação da estrutura do presente trabalho. Atualmente, vivenciamos um período de elevado desenvolvimento técnico e de troca de informações, fatores que nos fazem pensar que os problemas urbanos como a falta de moradias, de acesso à infraestrutura urbana e a precariedade e baixa qualidade de vida da população também fossem sendo minimizados ao longo do tempo. Na década de 1940, quando houve a primeira tentativa de remoção de camadas da população para áreas mais periféricas, o diálogo entre os agentes que produzem o espaço urbano não existia, dessa forma esse processo ocorria da maneira mais traumática possível, sem levar em consideração os interesses das pessoas.

Acreditamos que com o passar do tempo e a consolidação de uma sociedade democrática e participativa, essas questões tenham adquirido uma nova forma de lidar, no sentido do estabelecimento de um diálogo com o objetivo de garantir o acesso aos direitos sociais estabelecidos.

O início do século XXI vem acompanhado da criação de políticas públicas e de programas voltados à problemática urbana que vem fazendo parte das nossas cidades desde sua gênese, dado o modo de produção estabelecido e a forma como ocorreu a consolidação da sociedade urbano-industrial.

Dentro desse contexto o trabalho fará inicialmente a descrição do percurso metodológico escolhido para a análise, identificando o problema da pesquisa e as estratégias utilizadas para a investigação, assim como os objetivos propostos ao longo do trabalho.

Na segunda parte, logo após a construção metodológica, faremos uma abordagem teórica sobre o processo de produção do espaço urbano, buscando desenvolver uma postura crítica frente as possibilidades apresentadas por este processo.

Logo, abordaremos o processo de formação do espaço urbano de Rio Grande, já que muitos dos problemas vivenciados na atualidade estão relacionados à forma como se deu esse processo, caracterizado pela ocupação de áreas, falta de políticas voltadas à produção de habitações destinadas às camadas da população de menor poder aquisitivo, e também aos diferentes ciclos econômicos pelos quais a cidade vivenciou, os quais também foram caracterizados nesta parte do trabalho.

Em um quarto momento, para que possamos entender quais os fatores que levaram às transformações de alguns espaços e cidades, faremos uma contextualização do processo de modernização dos Portos, no atual contexto de desenvolvimento tecnológico. Logo, identificaremos as principais ações que fazem parte do processo de implantação do Polo Naval em Rio Grande.

O projeto do Polo Naval acaba por trazer reflexos para as camadas da população da cidade localizadas em áreas de expansão das atividades portuárias, sendo assim a próxima etapa do trabalho terá por objetivo abordar os principais reflexos desses empreendimentos para os bairros localizados nas proximidades do Porto e como a população vem desenvolvendo ações no sentido de minimizar esses conflitos. Dando continuidade ao trabalho, abordaremos também as mudanças no espaço da cidade em outras localidades.

Como já falamos, a cidade vem sendo alvo de novas ações no sentido de desenvolvimento de uma política urbana voltada a minimizar os conflitos estabelecidos no processo de produção das cidades, nesse sentido identificaremos os principais instrumentos que vêm sendo desenvolvidos para o uso e controle do solo urbano, e como esses vêm sendo aplicados em Rio Grande, identificando alguns dos principais empreendimentos e ações.

Para finalizar o trabalho, faremos uma nova abordagem sobre como a cidade pode ser interpretada enquanto palco das mudanças relacionadas à lógica global que se impõe, e algumas considerações frente ao trabalho desenvolvido, com base na postura teórico metodológica escolhida para elaboração do mesmo. Ao fim desta etapa serão elaboradas as considerações finais.

Esperamos que a realização dessa pesquisa nos ajude na compreensão do processo de produção das cidades, nos utilizando desse ciclo de crescimento econômico, dado pela implantação do Polo Naval em Rio Grande, e da análise de seus principais reflexos.

1. O PERCURSO METODOLÓGICO

1.1. FOCALIZAÇÃO

Neste momento do trabalho apresentaremos o problema da pesquisa, ou seja, a pergunta da investigação, a questão inicial, pois foi a razão que nos levou a buscar uma análise mais completa para compreender o atual ciclo de crescimento econômico em Rio Grande, neste caso, relacionado aos reflexos dos investimentos da implantação do Polo Naval para a cidade para a produção do seu espaço e, principalmente, para a população de baixa renda localizada nas proximidades do Porto. As áreas portuárias são consideradas passíveis de conflitos devido à forma como foram sendo ocupadas no decorrer da história da cidade.

A pergunta que nos fazíamos consistia em entender *se e de que forma* a população localizada em áreas próximas ao Porto, consideradas na teoria como de expansão portuária, estavam sendo atingidas por essa nova etapa de desenvolvimento econômico. Dado que, neste momento, traz consigo necessidade de ocupação de áreas para ampliação de projetos e atividades. Além dessa, uma de nossas indagações era se essa população seria absorvida como mão de obra a ser utilizada nos *tantos* investimentos que estavam sendo destinados à cidade, ou pela geração de novas atividades oriundas desse novo momento da economia, o que possibilitaria uma melhoria na qualidade de vida dessas pessoas mediante a inserção em um mercado de trabalho que prospera e também de possíveis melhorias na oferta de infraestrutura na cidade através de oportunidades de qualificação profissional, uma vez que na maioria dos casos essas pessoas encontravam-se à margem de qualquer política social.

Diante dessas indagações buscamos entender como esse ciclo de desenvolvimento econômico pode contribuir para a melhoria da qualidade de vida das pessoas na cidade, já que este espaço é o local que permite a reprodução das relações sociais e econômicas que desencadeiam todas as mudanças ocorridas frente à consolidação do Polo Naval, ou se ainda teremos um modelo de produção do espaço urbano que, ao invés de incluir, acaba por deixar de fora aquelas camadas mais vulneráveis e que veem nesse momento novas possibilidades de

vida. Partindo dessas ideias iniciais traçamos nossos objetivos (geral e específicos) para a pesquisa.

1.2. SITUAÇÃO PROBLEMA E JUSTIFICATIVA

A situação problema refere-se à identificação de um dado conflito que nos levou à análise investigativa e diz respeito às áreas de expansão portuária, que foram ocupadas por camadas da população de baixa renda e que atualmente estão sendo requisitadas para novos investimentos, gerando insegurança para essas pessoas em relação aos seus locais de moradia e a sua própria vida. Tal fato nos levou a uma análise mais apurada desse momento econômico de produção da cidade e de seus reflexos para essas camadas da população, consideradas em situação de maior vulnerabilidade econômica e social.

Assim, este trabalho teve como objetivo fazer uma análise do processo de implantação do Polo Naval em Rio Grande, no sentido de entender como esse ciclo de desenvolvimento econômico reflete no processo de produção da cidade e em áreas próximas ao Porto, consideradas de maior vulnerabilidade econômica e social.

Além deste objetivo geral, traçamos objetivos específicos, os quais foram sendo respondidos ao longo da tese e de acordo com a estratégia metodológica.

São estes:

1 – Entender o processo de produção do espaço urbano de Rio Grande na atualidade;

2 – Identificar as localidades na cidade do Rio Grande nas quais a população tem a possibilidade de ser realocada em decorrência da implantação dos empreendimentos que caracterizam esse novo ciclo de desenvolvimento econômico e de expansão das atividades relacionadas ao Porto;

3 – Conhecer os projetos de habitação que estão sendo desenvolvidos pela Prefeitura Municipal do Rio Grande, destinados às áreas passíveis de remoções;

4 – Identificar quais projetos são direcionados às áreas identificadas como passíveis de remoção, assim como a origem dos agentes que atuam em cada empreendimento;

5 – Em cada área identificada, conhecer a realidade da população residente e suas principais características sócio-econômicas;

6 – Identificar qual é a relação estabelecida da população com o local de moradia e vivência;

7 – Identificar a mobilidade e o acesso desses grupos em relação aos serviços urbanos;

8 – Conhecer quais as estratégias, ações e mecanismos utilizados pela população na tentativa de permanecer em seus locais de moradia;

9 – Fazer uma análise das políticas públicas urbanas na atualidade e de como estas vêm se desenvolvendo na cidade do Rio Grande;

10 – Desenvolver uma abordagem teórica e política sobre a cidade.

As transformações ocorridas no atual momento histórico, impostas por uma ordem político-econômica global, ocasionam impactos decorrentes de uma nova racionalidade urbana a algumas localidades na cidade do Rio Grande, objeto de estudo da presente proposta de investigação. Essas mudanças são materializadas através de situações de conflito de uso do espaço, abordadas nesta pesquisa.

A justificativa do trabalho se dá através da relevância acadêmica do estudo das cidades. Essas apresentam-se como um espaço de possibilidades porque é nelas que se materializam as principais condições necessárias para a organização da produção. Porém à medida que esses espaços vêm assumindo cada vez mais esse papel, empresas e até mesmo os órgãos públicos vêm somando esforços para reorganizá-la de modo a dinamizar as relações econômicas, e neste contexto muitas camadas da população, principalmente as de baixa renda, estão sendo desfavorecidas.

Em diferentes momentos do processo de produção do espaço urbano investimentos em novos empreendimentos e em infraestrutura caracterizam-se de forma diferenciada, de acordo com a realidade local e com a relação desta em um contexto mais amplo. Hoje Rio Grande vem apresentando condições bastante favoráveis ao desenvolvimento da indústria naval, assim muitas ações estão sendo direcionadas nesse sentido, o que resulta em um processo de transformação do espaço da cidade.

Consideramos este momento importante para o estudo da cidade, pois através das mudanças que lhes são impostas poderemos apreender um dos focos

dos estudos urbanos, que é o interesse que vem sendo dado às camadas mais pobres da população, que em tantos momentos da história foram excluídas de qualquer tipo de planejamento e gestão, vivendo à margem da cidade e muitas vezes em condições precárias.

Frente a essa situação diferentes camadas da população riograndina vêm sendo atingidas, direta ou indiretamente, com as mudanças que vêm ocorrendo na cidade para consolidação de uma estrutura para o desenvolvimento do maior Polo Naval do Brasil. Nosso desafio é acompanhar tais mudanças que na maior parte das vezes ocorrem de forma tão rápida que se tornam difíceis de apreendê-las.

Esses ciclos de desenvolvimento podem ser acompanhados de um processo de periferização ainda maior para as camadas que já se encontram à margem da cidade, dado o aumento do preço da terra urbana resultante da grande demanda pelo uso do solo. Por isso nos focamos nas localidades escolhidas, no sentido de verificar se de fato isso está acontecendo no atual período de desenvolvimento econômico da cidade.

Rio Grande passa no atual momento histórico por mudanças de ordem técnica no seu espaço, essas o atribuem a uma racionalidade comandada por agentes hegemônicos que buscam através da imposição de novos objetos técnicos, impor uma lógica econômico-global de grandes corporações e empresas.

É importante destacar que essas transformações sociais e políticas impostas ao território não se dão em um espaço vazio e sim em um espaço já caracterizado por quadros sociais importantes de serem estudados.

Não podemos deixar de relacionar a técnica, vista pela Geografia como uma forma de interpretação do espaço, aos quadros sociais existentes.

A pesquisa torna-se de fundamental importância a partir do momento em que o estudo dos lugares abordados permite o surgimento de contribuições e uma ampliação dos horizontes conceituais na área da Geografia Urbana, dentre outras questões, preocupada com o processo de marginalização da sociedade frente aos interesses econômicos.

Algo a ser destacado é o fato de que hoje, vivendo em um período de grande desenvolvimento tecnológico e científico, em que a informação e o conhecimento se tornaram peças chaves na organização do espaço, por que

continuaremos a produzir cidades mediante o processo de exclusão das camadas mais pobres?

Destacamos no trabalho a importância de pensarmos a lógica da cidade voltada para a inclusão das pessoas que nela habitam, e acreditamos que novos investimentos devem trazer crescimento econômico, mas antes de tudo devem representar uma melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, que no caso do Rio Grande foram deixados por muito tempo à margem das políticas públicas.

O presente estudo permite analisar de que forma as transformações políticas e econômicas dadas em uma escala globalizante atingem as camadas da população na cidade, ou seja, na escala local. O conflito estabelecido pelo uso do solo entre os moradores, o poder público e os demais responsáveis poderá nos levar ao entendimento de como as pessoas apoderam-se dos lugares na cidade, vista como um espaço de luta ou de imposição de lógicas externas, por isso nos propomos a compreender como as pessoas irão atuar nesse momento peculiar e quais instrumentos que serão utilizados para reafirmarem a sua cidadania.

1.3. ESTRATÉGIA PARA CONHECER O FENÔMENO INVESTIGADO

Neste momento do trabalho, descreveremos nossas estratégias de investigação, a escolha dos procedimentos metodológicos e o universo de estudo que almejamos. Consideramos essa etapa de extremo cuidado, uma vez que nossos horizontes e métodos escolhidos nos darão a qualidade da pesquisa e também poderão nos limitar quanto às informações que pretendem ser coletadas, uma vez que a pesquisa está voltada à reflexão do significado das ações dos grupos sociais investigados e do comportamento humano.

1.3.1. Estratégia Geral

O trabalho insere-se na modalidade de pesquisa qualitativa, essa escolha deve-se a diferentes fatores, tanto pela postura teórica dos autores escolhidos, caracterizada como crítica e dialética, como pelos objetivos traçados no trabalho.

As Ciências Humanas foram sustentadas até a década de 1970 pela supremacia das pesquisas quantitativas com base nos métodos do positivismo. Porém, a partir desse período começam a surgir críticas acerca dos limites estabelecidos pelos métodos quantitativos, uma vez que podem conduzir a generalizações errôneas, principalmente no que se refere às ciências humanas, sendo então a neutralidade científica denunciada juntamente com os outros postulados expostos do pensamento positivista.

Acreditamos que nas Ciências Sociais não existe neutralidade.

Outro aspecto distinto das Ciências Sociais é o fato de que ela é intrínseca e extrinsecamente ideológica. Na verdade, não existe uma ciência neutra. Toda ciência – embora mais intensamente as Ciências Sociais – passa por interesses e visões de mundo historicamente criadas, embora suas contribuições e seus efeitos teóricos e técnicos ultrapassem as intenções de seus próprios autores (MINAYO, 2011, p. 13).

Por isso afirmamos que toda a pesquisa possui uma dimensão ideológica associada às escolhas do pesquisador. Na atualidade, até mesmo os cientistas naturais reconhecem que a neutralidade da investigação científica é um mito.

As críticas aos métodos do positivismo surgiram e tiveram origem de diferentes vertentes que caracterizavam o novo enfoque da pesquisa, entre elas a pós-positivista, naturalista, ecológica e estudo de caso, entre outros. Optamos então pela pesquisa qualitativa. Como afirma Baptista (1999, pp. 33-4):

[...] apesar de nenhuma vertente parecer satisfatória, segundo Alves (1991, p. 54), optou-se pela denominação “pesquisa qualitativa” por apresentar abrangência suficiente para englobar essas múltiplas variantes e por ser a mais encontrada na literatura.

Embora tenha havido a primazia das pesquisas quantitativas, a pesquisa qualitativa possui uma longa trajetória junto às ciências humanas, desde a década de 1920 através de estudos realizados pela *Escola de Chicago*.

A escolha dessa modalidade de pesquisa está relacionada aos propósitos do nosso trabalho, os quais buscam a compreensão das mudanças ocorridas na cidade

para os diferentes grupos da sociedade identificados. Buscaremos apreender como a cidade vem se reproduzindo em um sentido mais amplo e como as pessoas vêm buscando alternativas em relação a esse novo ciclo de desenvolvimento econômico pelo qual passa a cidade do Rio Grande. Sendo assim, os pressupostos desse tipo de pesquisa são os que mais se encaixam na nossa análise. “A pertinência de um método deve ser avaliada à luz do objeto da pesquisa. Ela depende de seu contexto de utilização, dos objetivos determinados para a pesquisa e, mais globalmente da questão a ser tratada” (ALAMI; DESJEUX; CARABUAU-MOUSSAQUI, 2010, p. 19).

O paradigma que norteia a pesquisa é o da teoria crítica, pois consideramos a realidade como um processo, sempre em transformação e contraditório. Esta é construída mediante valores sociais, políticos, culturais, econômicos, étnicos e de gênero, voltada para as necessidades fundamentais do ser humano.

Do ponto de vista epistemológico, nossa análise leva em consideração que no processo de busca de conhecimento, dado através desta investigação, o investigador e o que é investigado estão em constante diálogo, comunicando-se em um processo de cooperação e de contradições, através fundamentalmente do método dialético.

O enfoque de nossa pesquisa, que é a situação socioeconômica dos moradores e as possibilidades de melhoria da qualidade de vida na cidade frente ao presente ciclo de desenvolvimento econômico, em nosso ponto de vista, não é algo a ser quantificado. Esse universo caracteriza-se por ser dotado de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, possíveis de serem apreendidas somente com uma análise qualitativa. Como afirma Minayo (2011, p. 21): “O universo da produção humana que pode ser resumido no mundo das relações, das representações e da intencionalidade e é objeto da pesquisa qualitativa dificilmente pode ser traduzido em números e indicadores quantitativos”.

O recorte espacial do nosso trabalho é a cidade do Rio Grande, palco de transformações estruturais que trazem reflexos na escala local. Buscaremos identificar os principais projetos desenvolvidos e planejados para a cidade, se esses vêm a atender a demanda de uma população que ao longo do seu processo de produção e dos ciclos de crescimento econômico, ficou à margem do acesso à cidade no seu sentido pleno, e acabou tendo como única alternativa, na maioria dos casos, a ocupação de áreas.

Hoje, mais uma vez a cidade *cresce*, o preço da terra urbana também, nosso propósito é analisar como vem se desencadeando esse processo, assim como verificar se os moradores riograndinos estão sendo incorporados, no que se refere às possibilidades de melhoria na qualidade de vida na cidade, ao que este momento traz em termos de mudanças para as pessoas de modo geral, e também para aqueles moradores das áreas portuárias, os quais fizeram parte da história do próprio Porto. No entanto nossa análise refere-se à produção de um espaço caracterizado como social.

A cidade é vista como um produto histórico, seu processo de organização contém a dinâmica do processo social que a determina e, neste caso, a pesquisa qualitativa é a que se encaixa de forma mais adequada.

O objeto das Ciências Sociais é histórico. Isto significa que cada sociedade humana existe e se constrói num determinado espaço e se organiza de forma particular e diferente de outras. Por sua vez, todas as que vivenciam a mesma época histórica têm alguns traços comuns, dado o fato de que vivemos num mundo marcado pelo influxo das comunicações (MINAYO, 2011, p. 12).

A organização da cidade como produto histórico pode resultar em problemas urbanos às vezes comuns a muitas delas no mundo, pois diante de um processo global, como a generalização da industrialização/urbanização, as sociedades acabam por vivenciar situações semelhantes. Porém, acreditamos que cada realidade e a forma como esse processo atinge cada lugar será diferenciada, sendo então nosso objeto de análise extremamente qualitativo.

Os pressupostos da pesquisa qualitativa caracterizam-se por apresentar um conjunto de atividades interpretativas, não privilegiando nenhuma prática metodológica em relação a outra, não possuindo teoria ou paradigma próprio.

Cada uma dessas práticas poderá nos oferecer importantes conhecimentos, sendo o seu conjunto um caminho importante de análise, tornando-se então a interdisciplinaridade também uma de suas características.

Um dos aspectos fundamentais da pesquisa qualitativa é não desconectar o sujeito da sua estrutura, sendo o foco principal a busca dos fatos através da interpretação da sua vivência cotidiana.

Os pressupostos que fundamentam o uso de metodologias qualitativas de pesquisa são o reconhecimento da singularidade do sujeito, a importância de se

conhecer a experiência social do sujeito e não apenas as suas circunstâncias de vida. E por fim, o reconhecimento de que conhecer o modo de vida do sujeito pressupõe o conhecimento de sua experiência social. Os autores Denzin e Lincoln (2006, p. 20) trazem uma definição desta modalidade de pesquisa:

A pesquisa qualitativa é um campo interdisciplinar, transdisciplinar e, às vezes, contradisciplinar, que atravessa as humanidades, as ciências sociais e as ciências físicas. A pesquisa qualitativa é muitas coisas ao mesmo tempo. Tem um foco multiparadigmático. Seus praticantes são suscetíveis ao valor da abordagem de múltiplos métodos, tendo um compromisso com a perspectiva naturalista e a compreensão interpretativa da experiência humana. Ao mesmo tempo, trata-se de um campo inerentemente político e influenciado por múltiplas posturas éticas e políticas. A pesquisa qualitativa adota duas tensões ao mesmo tempo. Por um lado, é atraída a uma sensibilidade geral, interpretativa, pós-experimental, pós-moderna, feminista e crítica. Por outro lado, é atraída a concepções da experiência humana e de sua análise mais restritas à definição positivista, pós-positivista, humanista e naturalista. Além disso, essas tensões podem ser combinadas no mesmo projeto, com aplicação tanto das perspectivas pós-modernas e naturalista quanto das perspectivas crítica e humanista.

Tendo como objetivo do trabalho o estudo da cidade e dos grupos sociais como sujeitos atuantes no processo de construção da realidade, devemos nos direcionar a métodos que dialoguem com ela, não correndo o risco de comprometê-la. É necessário ao pesquisador captar dados e acontecimentos no contexto em que eles acontecem.

Um aspecto a ser evidenciado é o fato de que consideramos importante não nos prendermos apenas à visão do pesquisador, mas sim àquilo que o sujeito tem a dizer, o que torna necessário o contato direto com o sujeito da pesquisa, elemento importante de nosso trabalho. Uma das características da pesquisa qualitativa o uso de uma abordagem em que o contato do pesquisador com o sujeito seja muito importante.

Buscamos trabalhar com fatos que tenham importância no cotidiano da cidade, e aqui identificamos, por exemplo, uma mudança na forma/estrutura do espaço relacionada ao nosso tema, e o que essa traz de transformação para o modo de vida de cada grupo. Nosso objetivo com isso é buscar fatos que repercutem diretamente na vida dessas pessoas, como afirma Baptista (1999, p. 35):

O conhecimento não se reduz a um rol de dados isolados conectados por uma teoria explicativa. O pesquisador é integrante do processo de conhecimento e interpreta os fenômenos, atribuindo-lhes um significado. O objeto não é um dado inerte e neutro; está possuído de significados e

relações que sujeitos concretos criam em suas ações. A pesquisa, como define Demo (1993:128), é vista como um diálogo crítico e criativo com a realidade, culminando com a elaboração própria e na capacidade de intervenção. Em tese, pesquisa é a atitude de “aprender a aprender”, e como tal, faz parte de todo o processo educativo e emancipatório.

A realidade é uma construção social em que o investigador é um ator participante, dando atenção especial ao significado que os sujeitos dão a sua vida e ao contexto no qual estão inseridos.

1.4. A CONSTRUÇÃO METODOLÓGICA

Consideramos a construção metodológica um dos aspectos chave da pesquisa, pois partindo dela estamos direcionando o caminho do pensamento e da prática exercida na abordagem da realidade.

Ou seja, a metodologia inclui simultaneamente a teoria da abordagem (o método), os instrumentos de operacionalização do conhecimento (as técnicas) e a criatividade do pesquisador (sua experiência, sua capacidade pessoal e sua sensibilidade). A metodologia ocupa um lugar central no interior das teorias e está referida a elas (MINAYO, 2011, p. 14).

A metodologia leva em consideração muito mais do que as técnicas escolhidas pelo investigador, fazem parte dela também as concepções teóricas da abordagem, articuladas com a teoria e com a realidade empírica, assim como os pensamentos sobre esta. Embora articulada às concepções teóricas escolhidas, o pesquisador deve ter o cuidado de não buscar enquadrar a realidade nas suas concepções, porque ela foge de qualquer teoria pronta e acabada, trazendo consigo especificidades que devem estar atentas aos olhos do observador, o que consideramos um dos principais desafios da pesquisa, uma vez que ela não é neutra.

A própria escolha do tema da pesquisa já está relacionada à identidade do investigador, por isso reafirmamos a importância de métodos qualitativos para a leitura da realidade que buscamos apreender, uma vez que eles buscam a subjetividade do que está sendo investigado.

A concepção de cidade na visão dos pesquisadores é de ser esta uma manifestação do processo de constituição da sociedade, ou seja, uma concepção social, característica importante do nosso objeto de análise.

A cidade para o referencial teórico dialético escolhido é vista como um espaço de dominação e libertação, em uma concepção crítica. Ela nos oferece elementos que alienam o sujeito e também que despertam uma postura crítica e de cidadania, tema específico também abordado no trabalho.

Nos diversos momentos da história e nos diferentes ramos da ciência existem uma série de crenças, visões de mundo e de processos de trabalho em pesquisa consagrados, o que chamamos de paradigmas, porém devemos buscar a sua quebra, no objetivo de dialogar com as teorias e com os métodos existentes, não os absorvendo como se fossem regras a serem seguidas.

Precisamos de parâmetros que encaminhem o trabalho, mas mais importante do que estes consideramos a capacidade de investigação e de comunicação com os sujeitos.

A primeira parte da pesquisa chamada aqui de fase exploratória consistiu em escolha do tópico de investigação, delimitação do objeto, definição dos objetivos, construção do marco conceitual, seleção dos instrumentos de construção e coleta de dados e exploração de campo.

Os métodos de análise utilizados para a elaboração do trabalho consistiram em levantamento bibliográfico, observação participante, levantamento de informações e entrevistas semi-estruturadas com agentes envolvidos no processo.

Como abordamos nas estratégias metodológicas, a escolha do tema e a definição do objeto de pesquisa, assim como a dos objetivos, estão relacionadas à área de interesse dos pesquisadores.

Uma vez definidos esses elementos partimos então para a construção de um marco teórico que nos fornecesse embasamento de acordo com os pressupostos da pesquisa. Iniciamos um período de leitura e fichamento dos livros dos autores que caracterizassem uma postura crítica e dialética do espaço urbano e dessa forma ordenamos ideias e pensamentos, identificando conceitos a serem trabalhados na pesquisa.

Após o levantamento bibliográfico, nos utilizamos do método da observação participante, comum na pesquisa qualitativa. Minayo (2011, p. 70) define a observação participante como:

um processo pelo qual um pesquisador se coloca como observador de uma situação social, com finalidade de realizar uma investigação científica. O

observador, no caso, fica em relação direta com seus interlocutores no espaço social da pesquisa, na medida do possível, participando da vida deles, no seu cenário cultural, mas com a finalidade de colher dados e compreender o contexto da pesquisa.

Nosso trabalho voltou-se para uma atividade prática através de visitas em diferentes localidades da cidade do Rio Grande, com o objetivo de identificar grupos que vivenciassem a problemática à qual estávamos voltados a apreender.

Identificamos através do trabalho de campo quais as áreas a serem objeto desta pesquisa, no sentido de definir dentro do nosso recorte espacial as localidades que trabalharíamos, essas tinham em comum nossa situação problema: a possibilidade de serem removidas devido aos novos investimentos na cidade.

Durante essa fase não foi elaborado nenhum tipo de entrevista, nossa proposta era uma conversa informal com os moradores das áreas, a fim de adquirirmos um conhecimento prévio da situação, a qual uma vez definida como área de estudo seria objeto de uma investigação mais detalhada.

No que se refere à caracterização socioeconômica das áreas trabalhadas já possuíamos uma base de dados levantados através de pesquisa de campo minuciosas, que envolveram várias saídas de campo e entrevistas com os moradores, um levantamento socioeconômico de cada uma delas, elaborado pela pesquisadora juntamente com equipe da Universidade Federal do Rio Grande. Dessa forma já tínhamos um conhecimento da realidade de cada situação e das comunidades envolvidas, assim como da problemática, trabalho que nos levou à elaboração desta pesquisa.

Durante todas as etapas do trabalho foram levantadas informações acerca da situação investigada através da pesquisa em documentos, jornais e participação em seminários e reuniões que se propusessem a tratar do tema.

Um dos aspectos importantes para o nosso trabalho foi a atuação do Movimento Nacional de Luta pela Moradia em Rio Grande (MNLN-RG), entidade que possui grande representação na cidade e que conhece a realidade da problemática escolhida. A entidade foi um importante elo de aproximação com as comunidades e representantes dos bairros durante o levantamento socioeconômico das áreas. Nossa aproximação com o MNLN ocorreu devido à concepção defendida pelo mesmo em relação à ocupação das áreas urbanas e ao direito à moradia. Nesse sentido, o movimento vem defendendo uma melhor localização em relação à infraestrutura urbana e a melhoria da qualidade de vida na cidade, principalmente

para as camadas da população de maior vulnerabilidade socioeconômica, e como principal ponto o acesso à cidade no seu sentido pleno, assim como uma maior participação dos cidadãos durante os processos de decisão.

O MNLM constituiu-se em um importante órgão representativo das comunidades atingidas pelo processo de expansão portuária, as quais vivenciavam uma situação comum de vulnerabilidade.

O importante nesse contexto, não é o número de pessoas que vai prestar a informação, mas o significado que esses sujeitos têm, em função do que estamos buscando com a pesquisa. A riqueza que isso traz para o pesquisador é muito importante, permitindo-lhe aprofundar efetivamente, na relação sujeito-sujeito, o seu objeto de análise (BAPTISTA, 1999, p. 24).

1.4.1. Os Sujeitos da Investigação

Com base nos recursos metodológicos utilizados definimos os locais a serem estudados na pesquisa.

As localidades que serão objetos de investigação são as seguintes: uma área localizada no Bairro Getúlio Vargas e outra no bairro Santa Tereza, a Vila Mangueira e as localidades da Barra Velha e Barra Nova. Caracterizam-se por serem áreas consideradas de expansão portuária que tiveram sua gênese relacionada às atividades e às obras de melhoria do Porto, e ao longo do processo de produção da cidade foram sendo ocupadas para fins de moradia, como uma das possibilidades de acesso à cidade. Nossa proposta não é fazer uma caracterização exaustiva de cada uma dessas localidades, mas apreender a situação vivenciada por cada uma delas e de que forma elas irão atuar frente a problemática em questão.

Um dos aspectos que nos levou à decisão de trabalhar com essas localidades é o fato de considerarmos a história destes moradores e do próprio bairro como de fundamental importância para o crescimento econômico da cidade, visto que atuaram de forma ativa nas relações de trabalho que levaram ao próprio processo de constituição da cidade, estabelecendo uma relação de pertencimento com o lugar. Embora essas áreas já tenham sido ocupadas há muitos anos, muitas delas há mais de quarenta, caracterizam-se por apresentar uma população de baixa

renda e que está à margem da cidade, no sentido pleno ao qual nos referimos, carecendo de serviços e de infra-estrutura.

Embora já possuindo uma base de dados significativa das áreas, foram necessários trabalhos de campo para observarmos a paisagem e as características de cada bairro, reafirmando nossa concepção teórico metodológica de que nosso objetivo não é fazer um trabalho quantitativo e de dados e caracterização, mas sim entender as relações estabelecidas entre os moradores e como esses vivem na cidade.

Em tempos de globalização, nossa proposta teve como objetivo, através do conhecimento empírico, criar um suporte de informações que nos fizessem refletir sobre a forma como vem sendo produzida a cidade, já que atualmente dispomos de todo um aparato técnico. Buscamos entender de que forma essa sociedade urbana vem se desenvolvendo no sentido de garantir uma melhoria na vida das pessoas e nas oportunidades que vão sendo geradas pelas relações de produção que regem nossa sociedade.

Trabalhamos ao longo da pesquisa com os conceitos de cidadania, cidade e aspectos relacionados ao processo de constituição do Estado e ao desenvolvimento socioeconômico das cidades, os quais consideramos importantes para os estudos urbanos.

O trabalho de campo permitiu uma aproximação do pesquisador com a realidade a ser investigada, pois embora já houvesse um conhecimento prévio, somente um trabalho com mais profundidade levaria a sua real compreensão. Nosso objetivo foi construir através dessa fase um conhecimento empírico que nos ajudaria a entender a problemática urbana. Neste sentido, “Entendemos *campo*, na pesquisa qualitativa, como o recorte espacial que diz respeito a abrangência, em termos empíricos, do recorte teórico correspondente ao objeto de investigação” (MINAYO, 2011, p. 62).

Os sujeitos/objetos da investigação desta pesquisa foram construídos teoricamente e empiricamente de uma maneira prévia, durante a fase exploratória. Porém, concordamos com Minayo (2011, p. 63), quando ela afirma que:

No campo eles fazem parte de uma relação de intersubjetividade, de interação social com o pesquisador, daí o resultado num produto compreensivo que não é a realidade concreta e sim uma descoberta construída com todas as disposições em mãos do investigador: suas

hipóteses e pressupostos teóricos, seu quadro conceitual e metodológico, suas interações, suas entrevistas e observações, suas inter-relações com os colegas de trabalho.

Consideramos a observação e a entrevista os dois principais instrumentos de análise neste trabalho. Embora as entrevistas com os moradores tenham sido realizadas ao longo do levantamento socioeconômico já citado, foram subsídios fundamentais para realização desta pesquisa, pois nos levaram ao conhecimento da realidade das áreas. Por isso, o trabalho de campo deve ser bem fundamentado teoricamente e também nos seus aspectos operacionais, tendo o cuidado de o pesquisador não influenciar essa etapa com suas concepções sobre a realidade. O entrevistado deve se sentir bem à vontade durante o diálogo, e o entrevistador tem um papel importante nessa situação à medida que não deve encontrar-se preso a perguntas pré-estabelecidas, embora seja seu instrumento de orientação. O trabalho de campo através de entrevistas deve ser interacional.

O que torna o trabalho interacional (ou seja, de relação entre o pesquisador e pesquisados) um instrumento privilegiado de coleta de informações para as pessoas é a possibilidade que tem a fala de ser reveladora da realidade de condições de vida, da expressão dos sistemas de valores e crenças e, ao mesmo tempo, ter a magia de transmitir, por meio de um porta-voz, o que pensa o grupo dentro das mesmas condições históricas, socioeconômicas e culturais que o interlocutor (MINAYO, 2011, p. 63).

A modalidade de entrevistas escolhida foi a semi-estruturada, em que se combinam perguntas fechadas e abertas, possibilitando ao entrevistado a possibilidade de discorrer sobre o tema, uma vez que é um assunto que tem gerado opiniões contraditórias por parte dos moradores, um aspecto fundamental na coleta das informações.

Podemos entender por entrevista semi-estruturada, em geral, aquela que parte de certos questionamentos básicos, apoiados em teorias e hipóteses, que interessam a pesquisa, e que, em seguida, oferecem amplo campo de interrogativas, fruto de novas hipóteses que vão surgindo à medida que se recebem as respostas do informante. Desta maneira, o informante, seguido espontaneamente a linha de seu pensamento e de suas experiências dentro do foco principal colocado pelo investigador, começa a participar na elaboração do conteúdo da pesquisa (TRIVIÑOS, 1995, p. 146).

Complementa o autor, afirmando que a entrevista semi-estruturada “[...] favorece não só a descrição dos fenômenos sociais, mas também sua explicação e a compreensão de sua totalidade [...]” (TRIVIÑOS, 1995, p. 152) além de manter a

presença consciente e atuante do pesquisador no processo de coleta de informações.

Buscamos através das estratégias e percurso metodológico escolhidos compreender a situação investigativa descrevendo como este momento atual está influenciando o modo de vida dessas pessoas, contribuindo com estes fatos para a análise do espaço urbano contemporâneo e as transformações as quais lhes são impostas.

2. ALGUMAS CONCEPÇÕES TEÓRICAS

2.1. UMA ABORDAGEM TEÓRICA SOBRE A CIDADE

Hoje, podemos afirmar que os diferentes lugares que compõem as relações estabelecidas no globo estão de uma forma ou de outra interligados e acabam por refletir as relações estabelecidas em um âmbito global, ou seja, os desdobramentos desses processos serão sentidos na escala dos lugares.

Chegamos ao longo do século XXI em um período de desenvolvimento técnico e científico que nos revela cada vez mais uma nova estruturação, funcionamento e articulação dos territórios. Como afirma o autor Santos (1997, p. 191): “Pelo fato de ser técnico-científico-informacional, o meio geográfico tende a ser universal. Mesmo onde se manifesta pontualmente, ele assegura o funcionamento dos processos encadeados a que se está chamando de globalização”.

As transformações da cidade atual são interpretadas como um importante cenário de análise, não somente por concentrar a maior parte das pessoas e por vivermos em uma sociedade urbana, mas também por conter as relações sociais cada vez mais complexas estabelecidas entre os agentes que as produzem. Caracterizada por ser a expressão material da dinâmica social, econômica, política e cultural, a qual ao longo do tempo expressa transformações importantes, a cidade contemporânea revela em seu conteúdo as tendências da globalização, caracterizando um período pós-industrial e articulando diferentemente as funções urbanas que a constituem.

A utilização do termo pós-industrial deve-se ao fato de nos utilizarmos no nosso referencial teórico do pensamento do autor Henri Lefebvre, no qual ele caracteriza a sociedade atual como aquela que nasce da industrialização e a sucede, propondo o conceito de sociedade urbana, que designa mais que um fato consumado, a tendência, a orientação e a virtualidade. Para caracterizar a sociedade atual o autor faz uma abordagem partindo da cidade política, como a que deu origem a todo esse processo, passando pela cidade comercial e pela industrial até chegar ao processo de urbanização completo da sociedade que ele define como uma zona crítica, a chamada sociedade pós-industrial. Ela é considerada uma zona

crítica porque a realidade urbana revela uma série de problemas relacionados à sua concentração, ao êxodo rural, à extensão do tecido urbano e à subordinação completa do agrário ao urbano.

Nessa trajetória de nascimento e desenvolvimento da sociedade urbana ela revela diferentes funções. A primeira delas está relacionada à cidade política, que acompanhou a organização social caracterizada pelo campo cultivado, pela aldeia e civilização camponesa que lentamente deram origem à realidade urbana. Essa organização social revela alguns elementos abordados rapidamente aqui, como a subordinação de determinados segmentos da população, como operários e artesãos, os quais não participavam da vida política. Embora o comércio e a troca de mercadorias fossem muito importante para sua organização, a cidade é puramente a administração do poder entre os considerados nobres e o seu controle em relação ao território representado pelas aldeias camponesas as quais os chefes tinham o controle, sua função é estabelecer a ordem entre os membros que dela participam e o poder sobre o território.

Entre os séculos XIV e XVII, na Europa Ocidental, as trocas comerciais atribuem à cidade essa nova função, fazendo surgir uma nova estrutura no espaço urbano. Esse período é marcado pelo processo de inversão de sentido, no que se refere à importância na organização social entre o campo e a cidade. Essa última passa a representar um papel central em detrimento do campo, que passa a ser sua área circunvizinha. Os trabalhadores do campo veem na cidade uma condição de liberdade em relação ao processo de exploração nas atividades que desempenham no campo.

A cidade assume uma função comercial, as relações políticas e comerciais passam a disputar o espaço central. A cidade passa a ser representada geometricamente através de planos, mesmo que esses não apresentassem ainda um significado no sentido de planejamento, a cidade passa a ser pensada como totalidade, dotada de uma racionalidade que passa a se configurar, embora com uma dose significativa de idealismo.

As características da cidade comercial, considerados seus traços fundamentais, podem ser observadas através de uma totalidade orgânica, um sentido de pertencimento, da imagem enaltecida, do espaço demarcado e dominado pelos esplendores monumentais.

As mudanças que ocorrem na cidade comercial na verdade estão relacionadas ao acúmulo do capital que é proporcionado pelo comércio e ao surgimento de um mercado, até então de pouco significado na cidade política. O nascimento da indústria, que se aproxima da cidade devido a esta possuir fontes de energia, matérias-primas e reservas de mão de obra, também necessita da realidade comercial apresentada através dos mercados e capitais. Essa realidade leva ao surgimento de uma nova etapa da realidade urbana uma verdadeira implosão-explosão de signos urbanos. Segundo Lefebvre (2002, p. 26):

Nenhum desses termos descritivos dá conta completamente do processo histórico: a implosão-explosão (metáfora emprestada da física nuclear), ou seja, a enorme concentração (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamentos) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, *subúrbios*, residências secundárias, satélites etc.).

A cidade industrial anuncia a realidade urbana como sua causa e razão, porque ocorre uma generalização do urbano, das relações de compra e venda de mercadorias, pois o capital e o mercado se concretizam no espaço, afirmando a problemática urbana.

A realidade urbana surgida com o processo de industrialização fornece as bases do capitalismo concorrencial e também as suas contradições, a partir do momento em que o seu desenvolvimento não inclui as diferentes classes sociais que emergem dos diferentes tipos de indústrias que surgem e do processo de concentração do poder dos novos dirigentes oriundos da burguesia comercial dominante.

A realidade urbana que se mostra não é refletida somente nas novas formas sociais que a cidade manifesta, ela é um modo de vida que se caracteriza como uma nova sociedade. A cidade passa a ser não mais um espaço de pertencimento dotada de valores de uso, mas dos valores de uma sociedade burguesa em que as mercadorias são vistas como um produto no qual se expressam as possibilidades de acumulação de riquezas, claramente concentradas nas mãos da burguesia. Porém, tal realidade não faz com que as classes excluídas deixem de se sentir parte da cidade, às vezes fortalece o sentimento de habitar o espaço da cidade e de suas obras que antecedem esse assalto por parte da industrialização, gerando conflitos que devem ser administrados para que o processo se instale.

Surge então a substituição de uma forma de exploração dos camponeses pelos grandes proprietários, que é a liberdade através de um sistema de organização democrático, que é na verdade a dominação através do trabalho que as classes operárias exercem no interior das fábricas e da exploração da força de trabalho. Esses são alguns elementos da crise que se anuncia com a cidade industrial.

A problemática urbana desencadeia a chamada zona crítica, a vida urbana é vista então como realidade concreta e como virtualidade apontada para a generalização da urbanização. A realidade urbana é um modo de vida que se instala em toda a sociedade.

Para pensar a cidade a partir dessa concepção partimos da hipótese apresentada por Lefebvre (1999, p. 15) “a urbanização completa da sociedade”. O autor define sociedade urbana como a que nasce da industrialização, constituída por esse processo que domina e absorve a produção agrícola, descrita nesse texto de forma sucinta através da trajetória que tem como origem a cidade política. As cidades industriais surgem como produto do capital, diferentemente das cidades pré-industriais, caracterizadas por uma riqueza imobiliária e pela beleza de suas obras.

O desenvolvimento da indústria deu-se de forma diferente para os países que a deram origem, conseqüentemente nos países periféricos o processo de produção do espaço urbano, concomitantemente ao industrial, ocorre de forma diferente. A cidade industrial, ao ser consolidada nos países centrais foi acompanhada de políticas dirigidas para as áreas de serviços públicos nos diferentes setores, como o transporte e equipamentos vitais para o crescimento da produção e do consumo de massa, e que também tinham como garantia o emprego pleno. As cidades dos países periféricos carecem mais em relação à infraestrutura e também aos direitos sociais.

Os governos dos países centrais buscaram fornecer um forte complemento ao salário social com gastos de seguridade social, assistência médica, educação e habitação. Além disso, o poder estatal era exercido direta ou indiretamente sobre os acordos salariais e em relação aos direitos dos trabalhadores na produção.

Mesmo que não tenha ocorrido de forma igualitária, a implantação da sociedade de consumo nos países avançados conseguiu criar um crescimento econômico estável caracterizado pelo aumento dos padrões materiais da vida

através de uma combinação de Estado de bem estar social, modelo de administração econômica keynesiana, e do controle de salários, o que não aconteceu nos países de industrialização tardia, após o início do século XX.

No Brasil, por exemplo, a consolidação de um sistema político democrático é caracterizada por um cenário econômico-político que reflete o encolhimento dos direitos sociais, já que não foram implantados os direitos básicos em meio ao fordismo, como ocorreu nas economias centrais. Podemos afirmar, que os movimentos sociais urbanos sempre estiveram presente nesta luta, mas nos anos 1980 estes adquirem uma nova face frente às mudanças políticas e econômicas implantadas.

Neste contexto, os movimentos de bairros passam a ser interpretados como uma das principais forças impulsionadoras das mudanças sociais e políticas de cunho mais amplo. Apesar desses fatos, a realidade é que a vulnerabilidade nos aspectos civis, sociais e econômicos faz parte de nossas cidades.

A fragilidade da cidadania caracteriza-se como uma realidade do processo de constituição da sociedade nos países periféricos. Kowarick (2009, p. 76) aborda a fragilidade da cidadania quando faz a seguinte indagação:

[...] neste sentido, qual é nossa questão social? Há várias, mas talvez aquela que mais se sobressai no âmbito das relações entre Estado e sociedade reside na dificuldade em expandir os direitos de cidadania: depois de uma década de lutas e reivindicações, num contexto em que gradualmente consolida-se um sistema político democrático, deixa de ocorrer um enraizamento organizatório e reivindicativo que consolide um conjunto de direitos básicos.

O exercício da cidadania torna-se elemento central para superar o indivíduo como força de trabalho e também como mero consumidor. Segundo Kieling (2001, p.15):

[...] no mundo atual a questão da cidadania deve ser repensada, em relação aos países de economia dependente e periférica, como é o caso do Brasil, não se trata de repensar conceitos mas de conquistar alguns dos direitos mínimos que os cidadãos europeus gozam a mais de dois séculos [...] a cidadania no Brasil significa apenas a possibilidade do exercício do voto. A maioria da sociedade brasileira não teve e não tem seus direitos assegurados. Pouco se falou no direito a igualdade, a liberdade e a fraternidade, e pouco foi conquistado pelo povo no decorrer dos tempos.

Entre os elementos importantes para o exercício da cidadania estão as condições sócio-espaciais, estabelecendo no espaço uma relação com o conceito de

desenvolvimento sócio-espacial. No que se refere a ele, a cidade representa a materialização do processo de desigualdade social, nela coexistem bairros e lugares luxuosos com os espaços de exclusão, onde a população pobre vive segregada e em condições precárias.

Assim se revela a desigualdade, manifestada pela inclusão e exclusão dos diferentes sujeitos que formam o espaço urbano. Como dito em linhas anteriores, a cidade como fenômeno social revela-se através de um pensamento e de uma apreensão da realidade (a realidade urbana), e ao indivíduo é necessário entender o seu espaço na totalidade, construído através do tempo e não apenas como uma parte fragmentada de um processo que é global. Torna-se fundamental o desenvolvimento de uma *consciência sócio-espacial* do lugar em que habita e de como ele foi e vem sendo produzido, mediante isso o indivíduo pode se tornar um agente social ativo e crítico, e buscar estratégias de pensar a problemática urbana como sujeito individual e coletivo, passando a se apropriar do espaço em que vive. A cidade, caracterizada como um lugar de dominação dada pelo consumo, passa a ser vista como objeto de apropriação e mudança, como um campo de lutas.

Assim a cidade pode ser caracterizada como o lugar de reivindicação dos direitos sociais por parte da sociedade, mas para isso a consciência sócio-espacial e a sua apropriação são elementos condicionantes.

Lefebvre (1999) distingue dominação de apropriação: a apropriação é vista como um processo mais simbólico, carregado das marcas do vivido, do valor de uso; a dominação, no sentido aqui de propriedade, é mais concreta, funcional e vinculada ao valor de troca. A apropriação do espaço na cidade é mediada pela prática social para a vida urbana.

Para que o indivíduo desenvolva a consciência sócio-espacial é importante entender que o desenvolvimento das sociedades está pautado no desenvolvimento econômico, voltado para a modernização da sociedade no sentido capitalista e ocidental, e que para a apropriação do espaço social o entendimento deve ser pautado em outros elementos, que levem ao processo de desenvolvimento sócio-espacial, que ocorre quando se constata uma melhoria da qualidade de vida e um aumento de justiça social, um caminho a ser trilhado nas economias emergentes.

No que tange à melhoria da qualidade de vida, ela corresponde à crescente satisfação das necessidades – tanto básicas quanto não básicas, tanto

materiais como imateriais – de uma parcela cada vez maior da população. Quanto ao aumento da justiça social, trata-se de uma discussão mais complexa, pois esbarra na multiplicidade de possibilidades de entendimento da ideia de justiça social (SOUZA, 2002, p. 62).

A sociedade deve caminhar para autonomia, tanto individual como coletiva, sendo a cidade um campo de lutas no sentido de buscar esse desenvolvimento.

A autonomia individual, que é a capacidade de cada indivíduo de estabelecer metas para si próprio com lucidez, persegui-las com a máxima liberdade possível e refletir criticamente sobre a sua situação e sobre as informações de que dispõe, pressupõe não apenas condições favoráveis, sob o ângulo psicológico e intelectual, mas também instituições sociais que garantam uma igualdade efetiva de oportunidades para todos os indivíduos (o que inclui as condições materiais e o acesso a informações confiáveis) (SOUZA, 2002, p. 65).

A autonomia individual na cidade refere-se à liberdade de cada cidadão urbano para refletir sobre sua condição, não tendo como referência uma sociedade de consumo, mas sim seus valores individuais e, informados sobre a legislação urbana e os direitos que lhes são estabelecidos, buscar maneiras de garantir aquilo que almeja e é seu por direito, visando à melhoria da qualidade de vida.

No Brasil, a partir do ano de 2000, foram criados diferentes instrumentos de gestão e planejamento urbano, como o Estatuto da Cidade em 2001, o Ministério das Cidades em 2003 e o Conselho das Cidades em 2004, juntamente com a criação de uma política nacional de habitação que ampliou o espaço de debates sobre a cidade. Mas para que esses instrumentos signifiquem uma real oportunidade de mudança, o cidadão urbano deve ter conhecimento do seu significado e aplicação.

Mas a cidade não é o espaço apenas da autonomia individual, ela é o espaço coletivo, e por isso a autonomia coletiva também deve ser desenvolvida, caso contrário não estaríamos considerando a totalidade e sim frações desse espaço.

E a autonomia coletiva, de sua parte, depende não somente instituições sociais que garantam a justiça, a liberdade e a possibilidade do pensamento crítico (o que implica a ausência de opressão “de fora para dentro” – de uma sociedade sobre outra –, de “cima para baixo” – de uma classe ou grupo social sobre outro – e de mitos ou mecanismos ideológicos que transferem a responsabilidade pelos destinos humanos da ação humana para um plano metafísico – no estilo “vontade de Deus”, “direito divino dos reis” etc.), mas também a constante formação de indivíduos lúcidos e críticos, dispostos a encarnar e defender essas instituições (SOUZA, 2002, pp. 64-5).

A industrialização é vista como um processo global, o qual tem a cidade como manifestação, e as demais relações sociais estabelecidas na continuidade do processo, resultando na sociedade que conduzirá a uma prática urbana e a uma realidade concreta, que é uma prática social estabelecida. Esta nasce da proliferação do tecido urbano, que corrói os resíduos da vida agrária e desencadeia um processo e uma práxis urbana a ser analisada como uma ação política.

A expressão sociedade urbana responde a uma necessidade teórica e é definida para a análise do estudo da cidade e do urbano. Essa sociedade que se generaliza produz novas formas, funções e estruturas, articulando os diferentes planos da vida humana, econômica, política e social.

Poderíamos afirmar que o espaço hoje é produzido por ações comandadas por agentes econômicos que têm hegemonia dentro de uma escala global e organizam essa configuração territorial interferindo nos diferentes territórios. Embora a cidade, desde sua origem tenha permitido uma divisão do trabalho necessária para a instalação das relações capitalistas que têm início com o processo de desenvolvimento urbano-industrial, nunca em nenhum outro momento da história essa forma espacial se tornou tão significativa, o que se deve ao fato de o homem hoje ter atingido um elevado grau de desenvolvimento técnico científico, que necessita de macrossistemas técnicos para seu funcionamento, e a cidade assume uma extrema relevância, pois é nela que tudo acontece.

Na verdade o que vemos é a necessidade de articulação cada vez mais rápida dos sistemas de produção, os quais estão distribuídos nos mais variados lugares do globo, pois obedecem à lógica que oferece as maiores vantagens em termos de custos e produtividade. A cidade precisa absorver esse movimento, transformando e adaptando suas formas para que ele aconteça, na maioria das vezes em uma velocidade difícil de ser apreendida pela população que nela habita.

Os lugares se reestruturam espacialmente para atender esse modo de produção, sobretudo os espaços urbanos, pois possuem as condições técnicas para atender as necessidades desta ordem que chamamos de globalização, interpretada como o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista e como resultado da formação de um mercado global que só existe devido a um sistema de técnicas avançadas.

Neste contexto, algumas cidades passam a representar maior importância, como é o caso das cidades portuárias, já que se constituem em elos importantes de uma rede que articula o território. Os portos assumem a função de organizar e gerenciar os fluxos contínuos de bens para a produção e para o consumo a partir de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios.

Sendo assim, cidades portuárias tornam-se alvo de projetos de modernização e instalação de toda uma infraestrutura que viabilize os fluxos necessários para o processo de integração da produção em uma escala globalizada. Quando isso acontece, a instalação de novos projetos e investimentos podem gerar conflitos no âmbito dos territórios. Esses são resultado do processo de valorização da terra urbana que acaba por expulsar as camadas da população com maior vulnerabilidade social para áreas mais distantes dos locais de infraestrutura, assim como a disputa pelo uso de determinado território. A elevada demanda por infraestrutura devido ao elevado fluxo migratório de trabalhadores para as cidades, acompanhada da falta de planejamento, agravam os problemas urbanos.

Ao nos referirmos às camadas da população com maior vulnerabilidade, queremos abordar aquelas pessoas que na maioria das vezes não tiveram acesso pleno aos seus direitos sociais e civis, à moradia digna, aos serviços médicos e a uma qualidade de vida adequada. As próprias relações de trabalho são estabelecidas de forma instável e foram, ao longo do processo de produção da cidade, sendo incorporadas de forma muito precárias. É importante destacar que, apesar de todas essas questões, a cidade é vista como uma possibilidade de vida.

A cada ciclo de desenvolvimento das cidades e aumento nas oportunidades de trabalho que esse oferece, surge uma nova perspectiva de vida para essas pessoas, o que muitas vezes não se concretiza devido à falta de especialização e preparo para o ingresso no mercado de trabalho, ficando novamente em uma condição de exclusão.

A diversidade de atores que produzem este espaço revela diferentes interesses que ora se complementam e ora entram em conflito. Podemos afirmar que na cidade tudo acontece, seja em relação ao modo de produção estabelecido, às necessidades cotidianas dos indivíduos ou às oportunidades de trabalho, a cidade chega ao século XXI como um dos principais palcos de acontecimentos da história, como afirma Rodrigues (2013, p. 9):

A cidade é ela mesma uma força produtiva, e torna-se o lugar predominante da acumulação de capital. Os excedentes de capitais aplicados atualmente no espaço urbano estão imbricados com o processo de financeirização da economia e devem ser relacionados tanto à expansão do urbano moderno como às suas crises.

Sendo força produtiva, ela cada vez mais é vista como uma condição para que as relações capitalistas se consolidem, através de toda uma infraestrutura e de um aparato técnico necessário a sua viabilidade e eficácia. Agentes imobiliários, grandes empresas capitalistas e representantes do capital financeiro a veem como alvo de suas ações e investimentos. Neste contexto temos o Estado, como um agente regulador e as diferentes camadas sociais que buscam, cada uma de acordo com sua condição, o espaço urbano como uma forma de reprodução da vida social. Em resumo, a cidade se apresenta como um espaço de conflitos, de oportunidades e de possibilidades, e se torna cada vez mais um produto da racionalidade econômica dotada de novas técnicas que a sustentam e acabar por impor um novo modo de viver. Como afirma George (*apud* SANTOS, 1997, p. 28): “Hoje, a cidade está a caminho de se tornar muito rapidamente, no mundo inteiro, um produto técnico”.

A cada mudança imposta nesse sentido o espaço é transformado, já que toda a alteração de ordem técnica traz reflexos na organização espacial, assim a cidade ao longo de seu processo de produção também vem refletindo novas formas organizacionais e de relações sociais estabelecidas entre aqueles que a compõem.

A cidade contemporânea expressa as tendências do processo de globalização, caracterizando o período pós-capitalismo industrial, diferentemente da sociedade moderna industrial, aquela que na sua configuração espacial distingue os diferentes usos do solo e articula as diferentes funções urbanas, como já apontamos.

Para que o processo de globalização se consolide são necessárias transformações que irão atingir diretamente o espaço, pois é neste que as coisas acontecem. Ainda em Santos (1997, p. 96):

Assim, o espaço é, antes do mais, especificação do todo social, um aspecto particular da sociedade global. A produção em geral, a sociedade em geral, não são mais que um real abstrato, o real concreto sendo uma ação, relação ou produção específicas, cuja historicidade, isto é, cuja realização concreta, somente pode dar-se no espaço.

Embora as cidades cada vez mais se materializem como o principal espaço para o funcionamento das condições que viabilizam o processo chamado de globalização, esta antecede até mesmo ao processo de industrialização, porém é importante destacar que a partir daí ela passa por mudanças importantes relacionadas às relações sociais estabelecidas, como afirma Lefebvre (1991, p. 3) ao dizer que a industrialização é o motor de transformação das sociedades:

Se distinguirmos o indutor e o induzido, pode-se dizer que o processo de industrialização é indutor e que se pode contar entre os induzidos os problemas relativos ao crescimento e à planificação, as questões referentes à cidade e ao desenvolvimento da realidade urbana, sem omitir a crescente importância dos lazeres e das questões relativas a cultura.

Concordando com o autor, a industrialização faz emergir uma série de questões relacionadas ao espaço urbano, de ordem espacial e também social, uma vez que as forças produtivas vão consolidando na cidade as condições ideais para o funcionamento do motor da indústria, sendo esta também, o local onde é aplicado o capital excedente.

A cidade se constitui no âmbito de uma formação social revelando a materialização do processo de constituição da sociedade, dotada de uma racionalidade e também de um caráter subjetivo. Dessa forma é importante apreendê-la além de suas formas e pensar o conteúdo e a realidade que ela representa. Antecedendo o processo de industrialização ela passa por um ponto de inflexão porque muda o seu caráter: a problemática urbana se manifesta de outra maneira.

A cidade industrial, por exemplo, é caracterizada por problemas de ordem de crescimento relacionados à produção de uma estrutura que consolide o aumento das trocas comerciais e organize racionalmente essa produção, pois sua realidade torna-se uma força produtiva das novas relações capitalistas.

Já a cidade contemporânea se depara com uma nova série de problemas urbanos, como o aumento cada vez maior das relações verticais, em detrimento das horizontais, aquelas que podem gerar uma solidariedade necessária para o exercício da cidadania e para um viver coletivo, atributo da cidade. A cidade contemporânea é vista como um espaço que possibilita pensar essa nova relação estabelecida entre o lugar e o mundo, que nos faz redescobrir a importância da corporeidade, frente a uma cidade que aliena, e separa os indivíduos. Torna-se necessário apreender o

significado dessas relações complexas que se estabelecem. Como afirma o autor Santos (1997, p. 272):

Essa é uma realidade tensa, um dinamismo que se está se recriando a cada momento, uma relação permanentemente instável, e onde globalização e localização, globalização e fragmentação são termos de uma dialética que se refaz com frequência. As próprias necessidades do novo regime de acumulação levam a uma maior dissociação dos respectivos processos e subprocessos, essa multiplicidade de ações fazendo do espaço um campo de forças multicomplexo, graças à individualização e especialização minuciosa dos elementos do espaço: homens, empresas, instituições, meio ambiente construído, ao mesmo tempo em que se aprofunda a relação de cada qual com o sistema mundo.

As relações estabelecidas no espaço da cidade atual, acabam por revelar um novo conteúdo político, resultado de uma relação dialética onde alienação e liberdade, são seus principais componentes. Esta configuração espacial, pode estabelecer as bases do exercício da cidadania e, de uma nova forma de se pensar o espaço urbano.

2.2. A IMPORTÂNCIA DA CIDADANIA PARA A VIDA NA CIDADE

Consideramos a cidadania um dos principais aspectos para pensarmos em uma transformação efetiva do espaço da cidade, no sentido do estabelecimento de uma sociedade mais igualitária. Para isso, se faz importante uma abordagem sobre o processo de formação desse conceito, no sentido de resgatar sua importância para o espaço urbano.

Na cidade antiga, mais precisamente durante a *polis* grega, foram construídas as principais características da cidadania, no sentido de participação. Embora façamos esse resgate, entendemos que a cidadania nos dias de hoje tenha adquirido outra dimensão.

Destacamos três considerações a serem elencadas sobre o espaço da cidade, primeiramente como uma forma de viver coletiva, a segunda como uma forma espacial que necessita de uma gestão e a terceira como o surgimento de uma dimensão pública. Essas três características permanecem como atributos desse conceito, apesar de todas as transformações ocorridas ao longo do processo de constituição da sociedade.

Sabemos que a cidade no mundo atual concentra a maior parte da população, é nesse espaço que as pessoas estabelecem suas relações sociais e cotidianas, manifestam suas vontades e suas inquietações. Quando nos remetemos ao conceito de cidade nos referimos à organização de uma vida coletiva que depende de uma forma política de organização administrativa, a qual será responsável por sua gestão, levando em consideração os interesses de todos os seus membros e, para que isso aconteça, o papel a ser desempenhado pelos grupos sociais impera como um dos fatores importantes no sentido de fazer com que suas necessidades sejam atendidas.

Por mais que, na atualidade, a cidade se apresente como força produtiva em um processo econômico que acaba por privatizar seus espaços em nome do capital e das classes que o representam, a dimensão pública está presente, os lugares de uso coletivo expressam significados e se impõem como manutenção de um atributo desde seu processo de formação.

No momento em que a forma de manifestação presente na cidade reflete o atual processo de produção, primeiramente voltado para os interesses dos agentes econômicos em que a sociedade civil e os grupos sociais menos favorecidos cada vez têm os seus direitos civis, sociais e políticos mais comprometidos, torna-se importante buscarmos elementos de análise que nos levem a pensar a cidade através de novas possibilidades.

A gestão da cidade deve estar voltada para todos os seus membros e não comandada por agentes hegemônicos, para isso a sociedade civil deve desempenhar seu papel, definido como a prática do exercício da cidadania, assim como desenvolver a compreensão do que seja esse espaço, tornando-se necessário, então, *pensar a cidade*.

Interpretamos a cidadania como um conceito de extrema complexidade, principalmente na sociedade atual, em que seu exercício pode ser visto como uma ameaça à ordem econômica estabelecida, já que essas duas esferas visam a interesses diferentes.

Exercer a cidadania para muitos significa ter o direito de votar, de viver em uma sociedade democrática onde nossos representantes são os responsáveis pela gestão de nossas cidades e até de nossas vidas. Ou ainda, ser cidadão significa termos os mesmos direitos perante a lei, sem nenhuma discriminação.

O autor Pinsky (2013, p. 9) na introdução do livro *História da Cidadania*, define o que é ser cidadão:

Ser cidadão é ter direito à vida, à liberdade, à propriedade, à igualdade perante a lei: é, em resumo, ter direitos civis. É também participar no destino da sociedade, votar, ser votado, ter direitos políticos. Os direitos civis e políticos não asseguram a democracia sem os direitos sociais, aqueles que garantem a participação do indivíduo na riqueza coletiva: o direito à educação, ao trabalho, ao salário justo, à saúde, a uma velhice tranquila. Exercer a cidadania plena é ter direitos civis, políticos e sociais.

Se levarmos em conta a cidadania sob todos esses aspectos poderíamos nos arriscar a dizer que ela quase não existe na atualidade, e se existe é para uma camada muito reduzida da população, pois muitos ainda vivem em condições precárias nos centros urbanos, com pouco ou nenhum acesso a essa qualidade de vida plena. E aqueles que exercem os seus direitos sociais, desfrutando o que a riqueza coletiva é capaz de produzir e não distribuir, muitas vezes não consideram necessário o exercício de seus direitos políticos e civis, que lhes reservam a responsabilidade também de pensar coletivamente em uma sociedade, pois a cidadania existe para todos e não para alguns poucos indivíduos.

Com o objetivo de resgatar a importância da cidadania para uma sociedade mais igualitária vamos nos utilizar da história desse conceito, que está atrelado ao processo de formação da cidade. A origem da cidadania surge com o processo de formação da *polis* grega com o objetivo de organizar as relações nessa nova ordem espacial. A própria cidade no mundo grego é uma forma de relação social.

Os elementos que definem a noção de cidadania durante a Grécia antiga podem nos trazer contribuições para pensarmos sobre o conceito na sociedade contemporânea, porém temos consciência de que seria impossível comparar o mundo grego com nossa realidade, principalmente porque a cidadania se apresenta de forma diferenciada em países como o Brasil. As razões relacionam-se não somente à formação social diferenciada como também ao estágio em que nos encontramos quanto ao processo de urbanização.

Podemos afirmar que a cidadania estabelece uma forte relação com a configuração espacial da cidade, caracterizado como o lugar onde se estabelecem as relações sociais.

No mundo grego, onde a expressão tem sua origem, cidadania era uma forma de relação social, mas não apenas isso. Ela significou também uma

nova forma de arranjo espacial destas relações, e isso poucas vezes nos é dito. O poder cidadão surgiu da confrontação dos habitantes, concentrados em uma certa área, no caso a cidade de Atenas, contra o poder de uma oligarquia rural que controlava o poder político e a produção da riqueza dessa sociedade (GOMES, 2006, p. 130).

A ideia de cidadania na Grécia na verdade estava muito mais relacionada às necessidades de reorganização do poder do que ao pensamento em favor de uma sociedade mais justa, em que todos pudessem participar das decisões e ter acesso à vida na cidade, levando em consideração que naquele período somente eram aptos ao exercício da cidadania aqueles indivíduos considerados livres.

Os homens livres, os quais exerciam os seus direitos como cidadãos no espaço da *polis* eram aqueles que estavam libertos das necessidades materiais da existência, os quais se encontravam livres para discutir e deliberar as decisões dessa nova organização social. E justamente a partir da disposição de uma nova ordem espacial que teve origem o momento político.

A cidadania então emerge dessa necessidade de reorganização do território e depende de uma estruturação na qual novos elementos passam a se fazer necessários, e o principal deles é a localização espacial. Segundo Gomes (2006, p. 234):

O ancestral comum deixa de ser o elemento-chave da solidariedade comunitária, e esse laço agora é exercido pela delimitação de um território, um limite físico de inclusão, e conseqüentemente pela delimitação de outros territórios de exclusão. Isso demonstra que ser cidadão é, em certa medida, uma localização na teia das relações sociais e simultaneamente uma localização espacial. Nada mais significativo do que o fato de *polis* ser não só o nome dessa estrutura espacial, “a cidade”, mas também ao mesmo tempo um feixe de relações sociais formais que originou a palavra “política”. [...] Resumidamente, ser cidadão é pertencer a uma determinada porção territorial, ou seja, esta é sem dúvida uma classificação espacial. Corrobora com essa interpretação a etimologia da palavra cidadão, que tem origem no fato de habitar na cidade.

Desta forma então, relacionamos o conceito de cidadania ao de cidade, uma vez que o fato de pertencer à cidade signifique a possibilidade de exercer a cidadania, desde que o indivíduo possua a sua liberdade.

Como já apontamos, o processo de produção da cidade está relacionado a uma forma de organização da vida coletiva e, portanto, da vida pública. Porém, para participar da vida pública é preciso ser livre. Nesse momento surge então, tanto o conceito de cidadania como o de cidade, com algumas restrições, ou seja, não

extensivo a toda sociedade. Porém, embora restrito àqueles que são considerados livres, cabe aqui alguns destaques, pois foi somente na cidade grega que vimos um processo de completo exercício do que chamamos de cidadania e também do ser político.

O fato de o ser político viver na *polis* significava que tudo era decidido mediante palavras e persuasão, e não através da violência. Aqueles que detinham essa liberdade eram capazes de dedicar-se aos assuntos públicos e políticos, e de se engajarem ativamente nas coisas desse mundo.

Essas mudanças fizeram emergir também um espaço público caracterizado por ser o local onde as ideias eram discutidas, um espaço de opiniões com o objetivo de se chegar a determinadas decisões em relação à vida em comum. O público e o privado não se caracterizavam no que concebemos hoje, o mundo privado era o lugar da casa, onde as necessidades materiais eram satisfeitas à base da dominação sobre as mulheres e os escravos, a esfera pública não se caracterizava como um espaço de dominação, nessa havia a igualdade, mesmo que fosse limitada a quem dela participasse.

Dessa relação de igualdade participavam os cidadãos, aqueles que se ocupavam das atividades na *polis*, da vida pública. Não havia a função de legislar, que se localizava fora da atividade política. A função de legislar era vista como um trabalho separado, executado antes, para que os cidadãos pudessem exercer suas atividades. De acordo com Arendt (1999, p. 207):

Para os gregos, as leis, como os muros em redor da cidade, não eram produto da ação, mas da fabricação. Antes que os homens comessem a agir, era necessário assegurar um lugar definido e nele erguer uma estrutura dentro da qual se pudessem exercer todas as ações subsequentes: o espaço era a esfera pública da *polis* e a estrutura era a sua lei; legislador e arquiteto pertenciam a mesma categoria.

A organização da comunidade resulta do agir e falar em conjunto, e o seu verdadeiro espaço situa-se entre as pessoas que vivem juntas com tal propósito, não importando onde estejam. Definido como um espaço onde as pessoas devem ser capazes de agir, falar e se posicionar, tais atividades são vistas como fundamentais em qualquer organização social.

As duas principais experiências da Grécia foram a *ação* e a *política*, que devem ser repensadas para o debate do conceito de cidadania com base nos

elementos da organização espacial do espaço da cidade na atualidade. Segundo Arendt (1999, p. 15):

A ação, única atividade que se exerce diretamente entre os homens sem mediação das coisas ou da matéria, corresponde à condição humana da pluralidade, ao fato de que homens, e não o Homem, vivem na Terra e habitam o mundo. Todos os aspectos da condição humana têm alguma relação com a política; mas esta pluralidade é especificamente a condição – não apenas a *conditio sine qua nom*, mas a *conditio per quam* – de toda vida política.

A autora se refere ao conceito de ação como condição humana para a pluralidade, pois uma vez que esta representa a organização coletiva, é formada por diferentes que habitam o mesmo espaço e para isso devem pensá-lo e organizá-lo como um espaço em comum.

O fato de os homens viverem coletivamente faz emergir o espaço político responsável pela gestão desse espaço. E é justamente na história da produção da cidade que, em decorrência da necessidade de organização da vida pública que emerge um poder urbano, uma autoridade político-administrativa encarregada de sua gestão, hoje conhecida como o poder estatal, que teve em sua primeira forma um poder altamente centralizado e despótico: a realeza.

Os moradores da cidade eram caracterizados por uma divisão do trabalho hierarquizada, o que significava participação na vida pública, mesmo através de uma relação de dominação, se submetendo à regras e regulamentos por ela estabelecida. Porém, a cidadania não era extensiva a todos os moradores da cidade, mas somente aqueles indivíduos que podiam participar da vida política, caracterizada pelo exercício de dominação da autoridade político-administrativa sobre o conjunto dos moradores.

Neste momento a cidade é essencialmente política e a relação de dominação é dada através do poder da guerra, caracterizando o viver de forma coletiva, através da diferenciação social.

Vale a pena nos determos no significado do termo política na *polis*, para estabelecer um paralelo com o que entendemos hoje sobre o termo. A política no sentido comum do termo, como afirma Castro (2009), é vista como a expressão e modo de controle dos conflitos sociais no território.

Como vimos, na cidade antiga a política e a liberdade são conceitos idênticos. O verdadeiro sentido da política é dado pela liberdade. Ao contrário da

cidade antiga, hoje a liberdade é propriedade de todos os indivíduos, o que nos faria pensar que somos todos capazes de participar da vida pública e de uma esfera política. Acrescentamos ainda que o lugar onde essa participação se materializa é a cidade, por ser um espaço coletivo, já que a política acontece na pluralidade. Porém, de acordo com Arendt (2013, p. 40):

[...] é um fato que, desde a Antiguidade, ninguém mais se dá por satisfeito com o sentido da política é a liberdade; bem como o outro fato de, nos tempos modernos, tanto em termos teóricos como práticos, a coisa política ser tida como um meio para proteger o sustento da vida da sociedade e (a) produtividade do desenvolvimento social livre. Pois a coisa política ameaça exatamente aquilo onde, no conceito dos tempos modernos, reside o próprio direito de existência, a saber, a mera possibilidade de vida – na verdade, de toda a Humanidade. Desta forma, a política é vista, hoje, nada mais do que algo infelizmente necessário para a conservação da vida da Humanidade, perdendo o seu sentido.

Na *polis*, o que acontece é a consolidação de uma forma de organização do convívio humano onde a política exerce um papel fundamental e determinante, sendo sua tarefa e objetivo a garantia da vida no sentido mais amplo, sendo também necessária uma forma de monopólio de poder, exercido pelo Estado e que acabava impedindo as guerras. E a diferença de todas as outras organizações de indivíduos na *polis* era a liberdade, por isso o sentido da política, vinculado espacialmente.

O que mudou com os tempos modernos na política não está relacionado à sua função, e sim aos âmbitos pelos quais ela parecia ser necessária. O âmbito religioso recaiu no espaço privado, ao passo que o âmbito da vida e de suas necessidades, que pertenciam à vida privada, receberam uma nova dignidade e na forma da sociedade apareceu uma esfera pública.

Assim, o Estado liberta os homens para o desenvolvimento das forças produtivas sociais, para a produção comum de mercadorias necessárias para uma vida digna, sendo essa instituição uma função da sociedade ou um mal necessário para a liberdade social. Segundo Arendt (2013, p. 75):

O que hoje entendemos por governo constitucional, não importa se de natureza monárquica ou republicana, é, em essência, um governo controlado pelos governados, restringido em suas competências de poder e em sua aplicação de força [...] Portanto, não se trata, em todo o caso, de possibilitar a liberdade de agir e atuar politicamente; ambos continuam sendo prerrogativa do governo e dos políticos profissionais que se oferecem ao povo como seus representantes no sistema de partidos, para representar seus interesses dentro do Estado e, se for o caso, contra o Estado. A relação entre política e liberdade, em outras palavras, também é entendida nos tempos modernos de modo a ser a política um meio e a liberdade seu

objetivo mais elevado; portanto a relação em si não mudou, embora o conteúdo e a extensão da liberdade se tenham modificado de forma bastante extraordinária.

Nesse momento é importante destacarmos algumas contribuições sobre o termo desenvolvidas pela autora Hannah Arendt:

1 - A política baseia-se na pluralidade dos homens;

2 - A política trata da convivência entre diferentes;

3 - Quando na família é vista a participação ativa na pluralidade, isso significa a perversão fundamental da coisa política, porque anula a qualidade básica da pluralidade ou a perde através da introdução do conceito de parentesco;

4 - O homem, tal como a filosofia e a teologia o conhece, existe – ou se realiza – na política apenas no tocante aos direitos iguais que os mais diferentes garantem a si próprios;

5 - A filosofia não deve se limitar apenas ao lugar onde surge a política;

6 - Só existe liberdade no âmbito particular do conceito *intra* da política;

7 - A política organiza, de antemão, as diversidades absolutas de acordo com uma igualdade *relativa* e em contrapartida às diferenças *relativas*.

Uma vez que a política refere-se à pluralidade de indivíduos e busca o estabelecimento de relações de igualdade, a cidade acaba por se impor como o lugar de sua realização, sendo o exercício da cidadania uma condição para o controle dos conflitos que são nela estabelecidos através de seus agentes produtores.

Consideramos importante trazer algumas contribuições relacionadas aos primeiros autores preocupados com o tema da cidadania, surgidas juntamente com o processo de constituição da sociedade burguesa, como Locke, Rousseau e Kant, embora cada um deles se caracterize por uma forma diferenciada de pensar.

O primeiro autor relaciona a cidadania à propriedade do corpo, segundo ele a propriedade não é exatamente o corpo, mas o fruto que o corpo produz pelo trabalho ao se apropriar da natureza. Porém, não são todos os homens que têm propriedade sobre o seu corpo, a partir do momento em que afirma que alguns podem ter a propriedade de outros homens, os que seriam mais aptos e capazes, diferenciando-os e reafirmando relações desiguais entre os homens, o que também caracteriza traços de uma ideologia burguesa e capitalista. Embora a cidadania

permitisse que alguns homens fossem capazes de decidir sobre seus destinos, tal conceito não se estende a toda a sociedade.

Rousseau em seus escritos relacionava a cidadania à ideia de liberdade, defendendo como ser livre a eliminação de qualquer possibilidade de exploração de um homem sobre outro. Segundo ele, os homens devem estabelecer relações sociais através de um regime político legítimo buscando uma relação de igualdade e não de dominação. De acordo com Rousseau (2006, p. 22), a sociedade deve:

Encontrar uma forma de associação que defenda e proteja com toda a força comum a pessoa e os bens de cada associado e pela qual cada um, unindo-se a todos, não obedeça portanto senão a si mesmo e permaneça tão livre como anteriormente.

O autor define a cidade como um ato de associação que produz um corpo moral e coletivo, composto de tantos membros quanto a assembleia tem de votos, o qual recebe desse mesmo ato sua unidade, seu eu comum, sua vida e sua vontade. Essa pessoa pública, formada assim pela união de todas as outras, tomava outrora o nome de cidade e hoje recebe o nome de república ou corpo político, chamado por seus membros de Estado, quando é passivo, e soberano quando é ativo. Com relação aos associados, adquirem coletivamente o nome de povo e se chamam particularmente cidadãos, como partícipes da autoridade soberana, e súditos, quando sujeitos às leis do Estado. Esses termos, contudo, muitas vezes se confundem e são tomados um pelo outro. É suficiente saber distingui-los quando são empregados em toda sua precisão.

O conceito de cidadão desde a origem, juntamente com a formação da sociedade burguesa, nos remete à ideia de participação em relação ao Estado que se consolida como instituição regulamentadora das relações sociais que emergem de uma nova estrutura espacial e de uma nova ordem social. É a expressão de uma sociedade construída sobre a base de um contrato entre os indivíduos livres e iguais, a situação responsável por instituir o Estado, que tem a funcionalidade de proteger os cidadãos no exercício de sua liberdade individual, em um espaço social.

O Estado caracteriza-se por relações de subordinação entre governantes e governados, entre detentores do poder de comando e destinatários do poder de obediência. E nesse contexto há uma distinção bem clara de duas esferas, uma pública e outra privada, diferentemente do que concebemos hoje acerca dessas esferas.

A busca da liberdade na cidade antiga referia-se ao estado de natureza. Para Rousseau, o conceito de estado natural é um processo que consiste em retirar do homem as qualidades culturais a ele incorporadas pela vida social e alcançar os traços essenciais que constituem a natureza humana.

O estado de natureza seria uma condição hipotética em que vivia o homem antes de conhecer a vida em sociedade. Ele tinha uma existência próxima à dos animais, dependendo de forma absoluta da natureza para sobreviver. Deveria o homem buscar então sua liberdade individual, o que significava a capacidade de dispor de sua vida em conformidade com seus instintos sem nenhuma limitação além daquela oposta pela própria natureza. A essência do homem, para o autor, é o estado de natureza, porém para que possa viver em sociedade faz-se necessário que ele se distancie da condição natural para um estado social.

E parece ter sido essa a história do homem sobre a terra, um distanciamento cada vez maior do seu meio natural em direção a um mundo cada vez mais artificializado, através de objetos cada vez mais técnicos. Tal distanciamento da condição natural para a vida em sociedade é acompanhado da criação desenfreada de um aparato técnico que acaba por confundir a própria natureza com a técnica. E podemos afirmar, no que se refere às relações de liberdade, que o homem redireciona uma dependência que era antes referente à natureza para um dependência tecnológica. Nos dias de hoje a sociedade se vê cada vez mais dependente desses aparatos para o exercício de suas atividades.

Nesse momento poderíamos fazer uma indagação: será que na atualidade a sociedade é composta por homens livres? Essa é uma reflexão com diferentes ângulos de análise, somos livres por exercermos nossos direitos políticos em uma sociedade democrática. Por outro lado, nos vemos diante de uma necessidade cada vez mais urgente de atingirmos nossos direitos civis, tantas vezes violados, e para uma vida digna estamos cada vez menos livres e mais subordinados às relações de trabalho do mundo contemporâneo, como afirma Souza (2011, p. 45) ao falar sobre a origem da cidade:

A regra foi a de que o surgimento das primeiras cidades se desse entrelaçado com o aparecimento de formas centralizadas e hierárquicas de exercício do poder; e, com monarcas e seus exércitos, que permitiu ao lado das inovações técnicas, uma crescente extração de excedente alimentar, sobre o fundamento dos produtores diretos, considerando as cidades pontos de apoio para manter a supremacia militar nas regiões conquistadas.

A expressão de liberdade como algo extensivo a toda a sociedade faz parte do Estado Moderno, considerado como democrático e que vê na política uma forma de controle dos conflitos sociais dados sobre determinado território. O Estado Moderno caracteriza uma unidade política, que corresponde a uma unidade territorial, e o que acontece neste momento da história é um modelo de poder que acaba por configurar uma nova construção do espaço, estabelecido através das leis. “As leis são convenções; os limites da lei são os limites dos acordos que as estipulam, nascendo uma nova unidade política que corresponde a uma nova unidade territorial, o Estado Moderno” (GOMES, 2006, p. 130).

As transformações referentes à reorganização do poder na cidade grega estão relacionadas à mudança de uma representação política, que antes era dada através dos laços familiares e a partir de agora passa a ser dada em função da divisão do território e de uma nova forma de organizar o espaço. A partir daí estabelecemos uma relação de extrema importância entre o componente espacial e a cidadania, e da própria forma de organização da política.

Importa, pois perceber aqui a relevância fundadora dessa divisão territorial, vista como um momento original de um fato político, no caso um dos fundamentos maiores da democracia. Importa também assinalar que a partir desse momento original surge uma nova categoria ou estatuto do espaço, o espaço público, lugar dessa nova ordem social. Assim, não parece exagerado afirmar que foi a partir da disposição de uma nova ordem espacial que se fundou esse momento político (GOMES, 2006, p. 133).

A relação estabelecida entre a configuração espacial e a cidadania é que a prática da participação no espaço público surge através de uma nova forma de organizar o território. O território é definido inicialmente como a apropriação de uma porção do espaço por um determinado grupo. Essa apropriação no mundo grego é estabelecida pelos laços familiares, e a partir do momento em que esses já não dão mais conta de sua organização devido à complexidade das relações estabelecidas, ocorre a fragmentação do território, e é justamente nesse momento que surge o espaço público como um local de liberdade política, dando origem à democracia.

A democracia começa quando uma divisão das tribos é adotada, segundo a maior parte dos historiadores, e termina ou se enfraquece, segundo alguns, pela excessiva fragmentação também territorial. A dinâmica territorial está assim associada ao fato político da democracia sob todos os seus ângulos (GOMES, 2006, p. 134).

Ser cidadão então se referia a uma relação muito estreita de pertencimento a um determinado território, a uma estrutura de relações que eram estabelecidas no espaço da cidade.

Foi na Grécia antiga – mais exatamente em Atenas –, na época do seu maior esplendor que a *política* apareceu, num espaço simbólico que os gregos chamavam de *polis*. Ali, os homens livres e iguais – aqueles que estavam libertos das necessidades laborais da vida – compareciam e davam-se à experiência política por excelência, a *ação* – ou seja, o ato de vir a público e, em companhia de seus pares, iniciar com palavras e atos algo novo cujo resultado não poderia ser conhecido de antemão.

Nesse momento, segundo Arendt, ainda não existia o que nós hoje concebemos como sociedade, e é justamente com a decadência desse espaço público de igualdade que vimos a mudança dos elementos que eram definidos como a vida privada, como a necessidade de reprodução da vida, adentrar a esfera pública, redefinindo tanto a concepção de Estado como também dessas duas esferas.

A esfera do social modifica o sentido da ação, e de acordo com Arendt (1999) exclui a sua própria possibilidade a partir do momento em que a vida em sociedade espera que cada um de seus membros tenha um comportamento adequado a essa nova estrutura social. A ação, como uma atitude espontânea na pólis, passa a ser substituída pelo comportamento, no sentido de respeitar as regras estabelecidas.

O que antes era definido como esfera privada, a da vida familiar, onde se localizava o lugar da ação, agora vigora na esfera social, e tem suas bases redefinidas pela sociedade moderna e encontra sua forma política no estado nacional. Nesse momento o espaço público perde sentido no que se refere às relações de igualdade, porque esse modelo de sociedade já nasce sob o signo da desigualdade a partir do momento em que passa a ser dividida em diferentes classes sociais e o verdadeiro sentido da liberdade impera de forma diferenciada para cada uma delas.

[...] o que chamamos de sociedade é o conjunto de famílias economicamente organizadas de modo a constituírem o fac-símile de uma única família sobre-humana, e sua forma política de organização é denominada “nação” (ARENDR, 1999, p. 38).

É importante destacar que essa liberdade refere-se à do espaço público, uma vez que a vida privada era caracterizada pela dominação. O que acontece na sociedade moderna é justamente a possibilidade da esfera da vida privada vir a exercer no coletivo a liberdade, já que ambos agora se unem na esfera do social. No entanto não é o que vemos acontecer, porque como já afirmamos, agora tal conceito muda de sentido.

Embora tenhamos a unificação das duas esferas, a liberdade adquirida na vida em sociedade acaba ficando restrita ao reconhecimento político e jurídico do fato, ou seja, à existência de uma esfera social. Mas para garantir sua participação é importante o reconhecimento do próprio comportamento humano e da busca dessa libertação. Para que as ações sejam novamente estabelecidas de forma espontânea, é importante saber agir no espaço público moderno, onde o Estado já adquire também uma outra dimensão e a reprodução do âmbito econômico passa a vigorar com mais força, assim como os ideais de justiça social.

Dentro deste contexto a liberdade no mundo moderno refere-se mais à satisfação das necessidades materiais, ao fato de as pessoas adquirirem uma condição que as permita usufruir daquilo que foi criado no seio de uma sociedade caracterizada, principalmente, pelo consumo, ficando de lado o verdadeiro sentido do exercício da cidadania.

A sociedade moderna que se consolida com o processo de desenvolvimento industrial nos leva a uma nova forma de pensar. A partir deste momento o trabalho, que é a expressão da liberdade para o indivíduo, realizado através da fábrica, faz do homem um sujeito trabalhador, interpretado como parte dessa engrenagem. Este homem máquina passa a ser visto como força de trabalho e o tempo passa a cronometrar as suas ações e o seu desempenho, tornando-se um fator de produção, porque ele também passa a ter um custo, ou seja, torna-se uma mercadoria. Na cidade moderna todos os seus elementos tornam-se mercadorias, inclusive ela própria, com muito pouco espaço de contemplação e reflexão em relação ao comportamento de uma sociedade a cada dia mais urbana.

A sociedade urbana que destacamos aqui é uma sociedade de consumo, caracterizada, em seu primeiro plano, pelo valor de troca e voltada para criar necessidades e interesses, onde o indivíduo passa a ser um mero consumidor e o

exercício da cidadania é atrofiado, deixando de atuar como agente ativo no processo.

O homem livre que surge já nasce como um consumidor frente à sociedade urbana industrial, característica do modo de produção capitalista que se consolida. De acordo com Santos e Silveira (2001, p. 22): “As aglomerações humanas, os burgos, foram o teatro principal dessa luta e o palco dessa enorme conquista. Com o homem do burgo, o burguês, nascia o cidadão, o homem do trabalho livre, vivendo num lugar livre, a cidade”.

A cidade, com o processo de urbanização que cada vez mais agrega populações, é dotada de um duplo aspecto, de um lado é vista como um lugar de desterritorialização dos trabalhadores que vinham do campo e de controle da força do trabalho que se consolida, de outro como o lugar da reterritorialização de novas relações sociais. Nela nasce uma nova forma de se pensar o cidadão ou a possibilidade de se exercer a cidadania, o homem do trabalho livre, porém voltado para as necessidades de um modelo econômico que tem como objetivo expandir-se por todos os lugares. Esse processo de desenraizamento das relações de trabalho do campo ocorre de maneira peculiar no Brasil. Santos (2007, p. 25) afirma que:

Em nenhum outro país foram assim contemporâneos e concomitantes processos como a desruralização, as migrações brutais desenraizadoras, a urbanização galopante e concentradora, a expansão do consumo de massa, o crescimento econômico delirante, a concentração da mídia escrita, falada e televisionada, a degradação das escolas, a instalação de um regime repressivo com supressão dos direitos elementares dos indivíduos, a substituição rápida e brutal, o triunfo, ainda que superficial, de uma filosofia de vida que privilegia os meios materiais e se despreocupa com os aspectos finalistas da existência e entroniza o egoísmo como lei superior, porque é o instrumento da buscada ascensão social. Em lugar do *cidadão* formou-se um *consumidor*, que aceita ser chamado de usuário.

Outro fato que destacamos é que nos países centrais, os quais foram o palco do Estado de bem estar social e de uma série de direitos dos indivíduos, a cidadania foi construída de forma lenta, com as mudanças nas relações estabelecidas com a troca do feudalismo e implantação do capitalismo.

No Brasil, as relações capitalistas implantadas já foram fruto da expansão desse modo de produzir em direção aos países periféricos, numa relação de exploração e subalternização.

Mesmo com todas as peculiaridades da instalação de uma sociedade capitalista no Brasil, onde a maioria da população vivia nas áreas agrícolas, o

despertar da cidadania deu-se no âmbito das cidades, através dos migrantes italianos que para cá vieram trabalhar como artesãos e que travaram uma luta pela realização dos seus direitos e pela construção da cidadania, como afirma Cerquier-Manzini (2010, p. 720):

Ao mesmo tempo, populações como a do Brasil percebiam que não eram atendidas em suas reivindicações não só porque as classes dominantes recusavam-se a isso, mas porque seus países eram explorados. Essa consciência da exploração, aliada ao desejo de construir uma nação, iniciou-se com a própria tomada de consciência do subdesenvolvimento. A ideologia nacionalista, com todos os seus equívocos, significou um avanço em termos de repensar a cidadania, ainda que fosse a do brasileiro como cidadão no âmbito das relações entre os países.

A cidade tornada mercadoria acaba por alienar os indivíduos, mas por outro lado os coloca em uma posição de enfrentamento em relação à possibilidade de exercer seus direitos, já que esses os são negados,

O processo de acumulação de riquezas também é uma característica que marca a produção da cidade desde seu processo de origem e nunca ocorreu de forma igualitária, o que acrescenta mais um aspecto a este espaço, ser ao mesmo tempo uma expressão da diferenciação social, de fragmentação dos territórios, e do processo de centralização de riquezas.

A diferenciação social já na cidade antiga desencadeava a existência de relações políticas e a necessidade se organizar o território. Hoje isso também está presente, principalmente quando a cidade é palco de transformações que acabam por atingir demandas mais vulneráveis da população na cidade. Não é de hoje que a cidade é uma manifestação de um espaço político, na Grécia antiga, isso já era notado:

De todas as cidades é provavelmente a *polis*, cidade-Estado grega, a que mais claramente expressa a dimensão política do urbano. Do ponto de vista territorial uma *polis* se divide em duas partes: a *acrópole*, colina fortificada e centro religioso, e a cidade baixa, que se desenvolve em torno da *ágora*, grande local aberto de reunião. No entanto, se perguntássemos a um grego da época clássica o que era *polis*, provavelmente esta não seria sua definição: para ele a *polis* não designava um lugar geográfico, mas uma prática política exercida pela comunidade de seus cidadãos (ROLNIK, 1995, p. 22).

Podemos dizer que na gênese do processo de formação da cidade estava presente um espaço de participação que garantia aos habitantes o exercício da cidadania, na medida em que havia um espaço público para a construção de

políticas para o coletivo. Embora a participação seja restrita a algumas pessoas, o que cabe trazer como contribuição é a efetiva participação nas ações por parte dos cidadãos, como afirma Rolnik (1995, p. 21):

A relação morador da cidade/poder urbano pode variar infinitamente em cada caso, mas o certo é que desde sua origem cidade significa, ao mesmo tempo, uma maneira de organizar o território e uma relação política. Assim, ser habitante de cidade significa participar de alguma forma da vida pública, mesmo que em muitos casos esta participação seja apenas a submissão a regras e regulamentos.

As cidades que antecedem a industrialização são dotadas de um caráter essencialmente político. Vários são os exemplos de participação dos cidadãos na vida pública, se pensarmos nos modelos de cidades antigas. A cidade está ligada intrinsecamente à participação política dos cidadãos, significando o exercício da cidadania e a ideia de pertencimento.

A cidade contemporânea exige que as relações sociais estabelecidas nesse espaço sejam repensadas, principalmente devido aos conflitos decorrentes de um modo de produção que molda suas formas. O resgate do conceito de cidadania surge como uma possibilidade para que a população possa exercer seus direitos através de uma nova forma de pensar o próprio espaço da cidade.

Por "relação" social entendemos o comportamento reciprocamente *referido* quanto a seu conteúdo de sentido por uma pluralidade de agentes e que se orienta por essa referência. A relação social *consiste*, portanto, completa e exclusivamente na *probabilidade* de que se aja socialmente numa forma indicável (pelo sentido), não importando, por enquanto, em que se baseia essa probabilidade (WEBER, 1994, p.16).

Neste caso, nos referimos à produção do espaço urbano, que deve referenciar o comportamento dos agentes que o produzem ao estabelecerem suas relações com a própria cidade no sentido amplo, econômico, social, político e religioso.

A cidade então, e as relações que nela se manifestam, expressam um processo de dominação mas também do desenvolvimento da cidadania, se essa for aprendida através das relações de desigualdade. É importante que os indivíduos tenham o conhecimento desse processo, para que dele se libertem e busquem exercer a luta por seus direitos.

Acreditamos que as mudanças relacionadas à consolidação do Polo Naval em Rio Grande, a partir do momento em que passam a ser evidenciados problemas

urbanos novos e antigos, vividos por seus moradores, possa despertar o interesse pela cidadania, assim como em relação a própria cidade. No sentido de pertencimento ou de possibilidades de inserção na vida urbana, somado as mudanças relacionadas as políticas públicas que vem sendo desenvolvidas. Faremos nas páginas seguintes, uma abordagem sobre o processo de produção do espaço urbano do Rio Grande, antes de abordarmos a importância de pensar politicamente este espaço na atualidade.

3. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE RIO GRANDE: da formação ao atual processo de implantação do polo naval

A produção do espaço da cidade do Rio Grande está relacionada às diferentes atividades que ao longo do tempo foram se consolidando. A primeira delas foi à pecuária, através do comércio do couro e da carne oriundas de tropeiros que aqui chegaram vindos de Laguna e de São Paulo. Porém, os ciclos econômicos que seguem estão intimamente relacionados às atividades urbano-industriais, surgidas em uma área portuária, dando ao Porto, desde o início, uma importância primordial, na qual a presença de imigrantes teve destaque.

O núcleo inicial que deu origem ao traçado urbano deu-se através do forte Jesus-Maria-José, construído em uma restinga no sistema lagunar estuarino da Laguna dos Patos, e logo depois, através da matriz de São Pedro, que era permeada de dificuldades devido à presença de dunas móveis, localizadas ao sul e aos baixios a leste. Nesse período a posse da terra não era regularizada e a população encontrava-se dispersa no território.

A origem da cidade é marcada, então, pelas possibilidades de existência de um porto marítimo, nas proximidades do Porto Velho, local das primeiras habitações, onde hoje está localizado o centro da cidade.

O atual Porto Velho, que já foi considerado a principal área portuária de Rio Grande, localizado no centro da cidade, abriga atualmente algumas instalações originais, como armazéns e o próprio cais adjacente ao Canal do Rio Grande, na Laguna dos Patos. É principalmente utilizado para atracação de barcos pesqueiros e frota de apoio e pesquisa, turismo e lazer. No local também são realizadas festas típicas da cidade, como a Festa do Mar, além de abrigar o Museu do Porto e Museu Náutico.

Figura 3 – Área do Porto Velho localizada no centro de Rio Grande (Foto 1)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 4 – Área do Porto Velho localizada no centro de Rio Grande (Foto 2)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

A construção do primeiro porto na cidade nasce da própria necessidade de melhorar as condições de tráfego marítimo na região e frear o assoreamento do canal, já que as condições eram pouco favoráveis para a criação de uma cidade.

A produção espacial de Rio Grande e a ocupação das áreas que hoje a constituem estabelecem relação direta e indireta com as atividades portuárias, as quais nos diferentes ciclos econômicos tiveram um papel fundamental para sua atual configuração espacial. Cada um desses períodos trouxe reflexos em relação à

necessidade de ocupação de áreas, tanto para habitações, como para atividades comerciais e industriais, e também no modo de vida da população citadina.

Nesta parte do trabalho foi elaborada uma abordagem sobre o processo de produção do espaço urbano de Rio Grande. Desta forma, objetivando atender a perspectiva teórico metodológica escolhida, não fizemos uma descrição linear dos fatos, os quais ao longo do processo histórico levaram à materialização desse espaço; nossa análise visa ao entendimento de como os diferentes períodos históricos definidos por cada ciclo econômico influenciaram na produção da cidade.

Entendemos as cidades como um lugar de organização da sociedade, dos fluxos de pessoas e mercadorias, assim como do estabelecimento de relações políticas e econômicas que lhes asseguram uma configuração específica, mas com elementos estruturadores comuns.

Desta forma, pensamos que embora a cidade do Rio Grande tenha vivenciado momentos de desenvolvimento econômico e de transformação social relacionados a um processo global, como a própria Revolução Industrial e as mudanças relacionadas ao surgimento de uma configuração espacial que se reproduz pela maioria dos espaços no mundo, a realidade do Rio Grande é acompanhada de elementos que lhe conferem peculiaridades, garantindo assim uma singularidade e relações estruturais específicas do lugar.

Dentro das especificidades ressaltamos a posição geográfica da cidade como algo a ser evidenciado e como um fator determinante para a forma como se deu o processo de crescimento urbano, embora inicialmente considerada um ambiente inóspito.

A evolução urbana de Rio Grande está relacionada às características naturais do seu sítio urbano, ou seja, ao seu quadro natural. As diferentes estratégias encontradas para a ocupação de uma área considerada inadequada para se estruturar uma cidade foi dando a ela sua singularidade, através do uso de terras e áreas alagadas, fazendo com que o homem com o passar do tempo fosse transformando o fator geográfico através das técnicas que foram sendo desenvolvidas.

Mesmo com as condições naturais se apresentando como um obstáculo ao desenvolvimento das atividades humanas, a sociedade foi ao longo de sua trajetória criando técnicas, as quais lhe garantiram o uso e ocupação de áreas. O fator

geográfico é permanente, mas os homens mudam e com eles, suas técnicas (MONBEIG, 2004, p. 283).

Procuramos abordar de que forma as relações estabelecidas entre as atividades econômicas portuárias desenvolvidas nesse local refletem na configuração espacial de Rio Grande, nos diferentes ciclos econômicos vivenciados pela cidade.

O entendimento desse processo deve levar em consideração a análise das estratégias encontradas na vida cotidiana dos atores sociais na busca de um local para morar em cada período de produção da cidade, principalmente daquelas camadas da população que tiveram relações estabelecidas com as atividades portuárias e industriais. As relações sociais construídas de forma dialética com o território em cada período de crescimento ou retração econômica da cidade, levaram ao processo de construção do espaço urbano de Rio Grande.

A produção do espaço, neste caso descrito pela forma como ele se consolidou na cidade do Rio Grande, levou em consideração o movimento das relações econômicas em um plano global, as quais tiveram contribuição para a origem da cidade em cada momento relacionado. Porém, tais relações estão também referenciadas a um modo de produzir local que irá determinar de maneira singular a morfologia do espaço, dado pela forma como as atividades cotidianas e a atuação dos agentes se materializaram de forma diferente em cada lugar. Entendemos a produção do espaço como um processo também de realização das atividades da sociedade, de ocupação de áreas e de práticas de ações fundamentais para a realização da vida na cidade em sua totalidade. Como afirma Carlos (2011a, p. 53):

Nessa perspectiva, revela-se uma prática social que é e se realiza espacialmente, o que implica pensar na relação dialética sociedade/espaço (um se realizando no outro e através do outro) e as mediações entre eles. Esse caminho indica a imanência da produção do espaço no processo de constituição da sociedade.

Sendo assim, a cada período econômico, os quais nos fundamentaram para estudar a produção da cidade do Rio Grande, abordamos em conjunto a forma como os agentes produtores desse processo influenciaram na organização das atividades da sociedade e sua materialização. A cada período tanto relacionado às atividades do Porto, como às industriais, a cidade teve seus períodos de crescimento e de

declínio, o que acabou por refletir na sua produção, considerando que a evolução das atividades portuárias e industriais não ocorreu de forma contínua. De acordo com Oliveira et al (2011, p. 1):

O processo de crescimento do sistema portuário de Rio Grande não aconteceu de forma contínua e ininterrupta. Ele se deu em um processo histórico eventualmente impulsionado de forma diferenciada pela influência de aspectos diversos, porém com destaque para os condicionantes econômicos e políticos. O porto, como um elo importante na cadeia econômica da produção, refletiu em seu crescimento ciclos econômicos mais ou menos bem definidos ou períodos mais propícios da produção primária ou secundária [...].

Assim, de acordo com cada ciclo, procuramos estabelecer quais foram os reflexos para a cidade, vista aqui em seu sentido amplo, como um espaço de produção tanto das relações sociais e econômicas que a constituem, como um espaço de reprodução da vida cotidiana dos seus moradores e como formadora de um modo de pensar. Interpretamos a cidade como um espaço de construção humana, como um produto histórico-social, articulando os diferentes planos da vida em sociedade.

No que se refere ao início do processo de ocupação do sítio urbano, onde hoje está consolidada a cidade do Rio Grande, podemos afirmar que sua condição de único porto marítimo já lhe garantiu as condições para o desenvolvimento de atividades comerciais e industriais.

A pequena Vila, concentrada apenas no que hoje pode ser considerado o centro da cidade, foi objeto de disputa entre portugueses e espanhóis, elevando-se à categoria de cidade no ano de 1835, quando assumiu a condição de único porto marítimo do estado do Rio Grande do Sul.

Consideramos o ano de 1874 como o início do primeiro período de desenvolvimento industrial, marcado pela implantação do primeiro grande parque fabril, que se estende até o ano de 1930, pois esse momento marcou o início de importantes transformações no espaço urbano de Rio Grande, que passou a exercer novas funções em uma sociedade urbana e industrial que se consolidava.

3.1. PERÍODO DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL

No ano de 1874, com a implantação do primeiro grande parque fabril, teve início um período de desenvolvimento industrial que se estendeu até 1930, quando a economia do país começou a centralizar-se na região sudeste, principalmente em São Paulo.

No ano de 1888, a cidade do Rio Grande contava com 20.277 habitantes, destes um total de 14.345 estavam localizados em área urbana, destacando-se o fato de que dos moradores citadinos, 21,70% eram imigrantes (COPSTEIN,1975).

Durante esse período a construção do Porto velho, ao norte da cidade, em área central, trouxe um aumento significativo da movimentação de mercadorias direcionadas ao mercado interno. Podemos destacar as dificuldades fisiográficas da região, somadas à invasão dos espanhóis nesse território, como fatores responsáveis pelos avanços e recuos de sua expansão. O sul do Estado era dispersamente ocupado pela população, uma característica explicada pelo fato de a atividade pecuária desenvolvida na região não necessitar de grande contingente de mão de obra.

Neste contexto, Rio Grande, caracterizada como único porto marítimo do Estado, apresentava as melhores condições de exportação dessa produção, além de ser o porto por que entrava a maior parte de produtos manufaturados e que seriam consumidos em quase todo o território, hoje conhecido como o do Rio Grande do Sul. A logística das cargas que chegavam e saíam pelos portos da cidade foi por muito tempo caracterizada por sistemas de transportes rodod-ferroviários, inicialmente públicos em sua maioria. A proximidade do Porto era uma condição importante em um momento no qual a grande indústria visava aos mercados nacional e estrangeiro.

Esse período, caracterizado por uma fase de intensa industrialização na cidade e no Estado, refletiu no número de habitações de Rio Grande, uma vez que trouxe consigo um grande contingente de mão de obra. Projetos desenvolvidos na cidade acabaram por transformar o pequeno Porto do Rio Grande em um dos maiores portos brasileiros, assim como a própria forma espacial até então existente.

Podemos destacar a fundação da Companhia União Fabril Rheingantz, nessa primeira fase de início da industrialização na cidade. A Companhia

caracterizava-se por atividades voltadas à produção de tecidos de lã, derivados de tecidos de algodão e tapetes, os quais eram direcionados ao mercado externo e ao centro do país.

A atividade deixou marcas na produção do espaço da cidade dentro dos moldes das relações capitalistas, pois aqueles trabalhadores de menor poder aquisitivo acabavam residindo em vilas operárias próximas à fábrica. Àqueles que ocupavam cargos de maior importância, como os mestres e engenheiros, caracterizavam-se por ocupar um outro tipo de habitação, construída em um outro padrão arquitetônico, de acordo com seus países de origem.

Percebemos que a localização das moradias era próxima à área industrial, hoje o prédio dessa antiga indústria encontra-se bastante degradado e a avenida onde está localizado, conta com uma diversidade de atividades urbanas, comerciais, de lazer e de serviços, tornando-se uma área central bastante valorizada na cidade (Figuras 5 e 6).

Figura 5 – Prédio da antiga fábrica Companhia União Fabril Rheigantz na Avenida Rheigantz em Rio Grande



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 6 – Atividades urbanas na Avenida Rheigantz em Rio Grande



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

A forma de produção do espaço da época caracterizava-se pelo controle da mão de obra que era utilizada nas indústrias, o oferecimento de moradias, assim como o ensino para os filhos dos trabalhadores era uma forma de garantir a disciplina do trabalhador, uma vez que ele dependia daquela estrutura oferecida pelo empregador.

Com isso podemos perceber que o processo de produção do espaço da cidade está diretamente relacionado ao modo de vida em que os trabalhadores estão inseridos.

A construção dessas moradias decorria da intenção de facilitar o controle sobre o funcionário, assim como diminuir o gasto com transporte, que na época era precário e lento, já que os principais meios de locomoção eram os bondes ou veículos de tração animal. De certa forma, tais práticas escamoteavam por meio de medidas assistencialistas a coerção econômica imposta aos trabalhadores, isto é, o controle sobre os operários extrapolava os muros da fábrica (PESAVENTO *apud* MARTINS; PIMENTA, 2004, p. 88).

No ano de 1906, a instalação da Companhia de Fiação e Tecelagem Rio Grande, também contribuiu de forma marcante para esse período industrial, dado o significativo complexo industrial de manufatura de algodão e matéria-prima importada da região nordeste do Brasil.

A empresa fundada foi por Giovanni Hessemberger e mais tarde passou a ser controlada pelo grupo italiano Santo Becchi & Cia, com sede em Gênova.

Posteriormente transformada em sociedade anônima e com nome de Companhia de Tecelagem Ítalo Brasileira passou a ser gerida por Paulo Ângelo Pernigotti, quando sua gerência foi deslocada da Europa para Rio Grande. A empresa se destacava por sua suntuosa estrutura e também pelo grande número de trabalhadores, que chegou a mais de seiscentos operários no início do século XX.

Obras de modernização das estruturas portuárias também deram destaque a esse período, como a construção de um quebra-mar no canal da Barra, partindo para o oceano, de um lado e outro da desembocadura com uma extensão de cerca de 2 milhas (3.220 metros) cada, e o início das obras de fixação da Barra de Rio Grande, com o aprofundamento do canal para 10 metros, e a construção de dois molhes convergentes e um novo porto na cidade, o atual Porto Novo. Este foi construído em uma área da ilha do Ladino no extremo leste, a qual era formada por ilhas e terras inundáveis.

As obras de engenharia para a construção dos molhes da barra de Rio Grande tiveram por objetivo dar maior segurança à navegação. A construção, de dois quebra-mares de pedras, sendo um em Rio Grande e outro em São José do Norte, se estendeu dos anos 1909 a 1915. A empresa responsável por sua construção foi a francesa Cia. Française de Porto do Rio Grande do Sul.

A atuação da empresa francesa trouxe alterações no espaço urbano de Rio Grande. No que se refere ao transporte, foi implantado um sistema de bondes para a população. Para seus trabalhadores foram construídas habitações simples onde esses pudessem residir.

A empresa foi responsável pela obra de aprofundamento do canal, possibilitando o aterramento de grandes áreas a leste do centro histórico e a formação de uma ilha artificial, a ilha da Base, localizada onde está o sítio urbano do município. Suas extremidades foram ocupadas por estruturas portuárias e as áreas centrais destinadas a atividades futuras, originadas pelo processo de expansão do Porto, foram posteriormente ocupadas por camadas da população de baixa renda excluídas do acesso à habitação.

No ano de 2011, foi finalizada mais uma etapa dos Molhes de Rio Grande. A obra contou com um investimento de R\$ 520 milhões de recursos provenientes do governo federal e consistiu na extensão de 370 metros do molhe leste, ao lado de São José do Norte, totalizando 4,6 quilômetros e 700 metros do molhe oeste, do

lado de Rio Grande, totalizando 3,8 quilômetros. A necessidade de aprofundar o canal da Barra do Rio Grande, que apresentava 2,75 metros, e deter os bancos de areia, resultou na construção destes dois quebra mares, utilizando blocos de granito. A obra teve início em 2001 e foi finalizada em 28 de fevereiro de 2011.

Nesse período, com a construção do Porto Novo, foi permitida a entrada de embarcações de maior porte, o que acabou por impulsionar, junto a outros elementos expostos, uma fase de novos investimentos para a cidade. Foram contratados cerca de quatro mil trabalhadores para a consolidação desse projeto e intensificaram-se, então, os fluxos migratórios, assim como as atividades comerciais.

As obras da Barra e do Porto do Rio Grande, devido às dificuldades enfrentadas pela companhia francesa responsável pelos empreendimentos, foram encampadas pela União e transferidas para o Estado do Rio Grande do Sul em 1919, sendo renovado o contrato de concessão em 1934, pelo prazo de 60 anos, incluindo a manutenção de hidrovias do Estado.

No tocante à expansão urbana, essa é resultado da instalação desses importantes complexos industriais que acabaram trazendo mudanças na estrutura da cidade, com a construção de diversos tipos de moradias em torno das fábricas. Foi necessária a ampliação do sistema viário e houve um aumento na oferta de serviços públicos e privados, devido a um aumento do contingente populacional trazido pelas obras do Porto e também pelo processo de desenvolvimento industrial.

Várias indústrias dos mais diversos setores instalaram-se em Rio Grande, têxteis, de calçados, de fabricação de alimentos em conserva e biscoitos, entre outras, agregando um grande contingente de trabalhadores vindos de outros lugares devido à ausência de trabalhadores na região, fator que pode ser explicado pelo tipo de atividade desenvolvida voltada para a pecuária que empregava poucas pessoas.

Percebe-se nesse período uma forte atuação das empresas no sentido de provimento de habitações, foram construídas moradias no entorno das fábricas com o objetivo de atender aos operários situados nas escalas hierárquicas inferiores e com menor poder aquisitivo.

Com um crescente desenvolvimento industrial, o porto do Rio Grande acabou por se tornar uma condição fundamental para o escoamento da produção e atendimento do mercado interno, característica desse momento econômico.

Esse período é caracterizado por um processo de desenvolvimento urbano-industrial que se encontra disperso no território, pois a base das cidades brasileiras, principalmente as capitais, ainda é fundamentada na agricultura. As cidades crescem de acordo com suas dinâmicas, independentemente de uma articulação entre elas, no caso de Rio Grande relacionada às suas características fisiográficas e à implantação de uma estrutura industrial e portuária que se instala. Sobre essa urbanização dispersa, Santos (1993, p. 26) acrescenta:

O Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior. Havia, sem dúvida, para cada um desses subespaços, pólos dinâmicos internos. Estes, porém, tinham entre si escassa relação, não sendo interdependentes.

Em relação a esse primeiro ciclo de desenvolvimento econômico, acrescenta Martins e Pimenta (2004, p. 89) que

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

Percebemos que desde sua origem a cidade acabou produzindo, devido ao grande contingente de trabalhadores, uma forma de ocupação muito precária, refletindo no aumento de áreas aterradas e ocupadas irregularmente, principalmente após o término desse período considerado áureo, que terá como consequência o fechamento das indústrias e o aumento do desemprego, deixando muitas parcelas da população à margem do acesso à vida urbana com o mínimo de infraestrutura adequada. Muitos que haviam vindo para a região devido às condições de trabalho que eram oferecidas acabaram não voltando para suas cidades de origem, o que acabou por contribuir com o contingente de pessoas que foram absorvidas nas camadas mais pobres da população rio-grandina.

Para finalizar algumas considerações sobre esse primeiro período de crescimento econômico que envolveu o processo de produção do espaço urbano de Rio Grande, podemos concluir que ele esteve diretamente relacionado à instalação de indústrias das mais diversas, e também aos investimentos relacionados ao Porto do Rio Grande, atividades que acabaram por absorver grande contingente de mão de obra, especialmente de fora da região.

Esse período é marcado por importantes mudanças na estrutura da cidade, pois muitas camadas de baixo poder aquisitivo acabaram ocupando áreas através de aterros e construindo suas habitações, em contraste com o tipo de edificação que foi construído para as camadas mais privilegiadas, não só para moradia, mas prédios suntuosos que eram utilizados pela elite rio-grandina para os mais variados usos. Percebemos a atuação forte das empresas que chegaram no processo de construção de moradias para seus trabalhadores.

É possível observar as desigualdades socioeconômicas presentes no espaço rio-grandino através dos diferentes usos da terra urbana pelos diferentes estratos da população trabalhadora. Ressaltamos que a ocupação de áreas é uma característica marcante na cidade, o que trouxe resultados observados até os dias atuais, pois grande parte da área urbana de Rio Grande foi formada por áreas não regularizadas e que foram sendo ocupadas pela população ao longo do processo relatado, influenciado por momentos de crescimento e declínio da economia local, embora muitas vezes estivesse relacionada ao contexto econômico global.

Como reflexo desse processo temos hoje grandes áreas portuárias consolidadas ao tecido urbano da cidade e não regularizadas, gerando um grande desafio aos gestores públicos, uma vez que os moradores requerem o processo de regularização dessas áreas como forma de garantir o direito à moradia plena, com toda a infraestrutura necessária para uma qualidade de vida adequada na cidade.

Como consequência desse período podemos relatar também os investimentos que o caracterizaram, como a implementação de toda uma infraestrutura até então não existente na cidade, como estabelecimentos comerciais e investimentos nas áreas das comunicações e transportes, que acabaram por desencadear a expansão da cidade, embora a concentração de habitações ainda estivesse concentrada no centro urbano e proximidades dos locais de atividades portuárias e industriais. Até o término desse período, a cidade concentrava-se nos arredores do centro histórico, área onde está localizado o Porto Velho.

3.2. A INDÚSTRIA E A EXPANSÃO DE NOVAS ÁREAS URBANAS

A partir do final do século XIX e início do XX, importantes obras de melhorias no sistema portuário foram realizadas em direção à saída da Laguna para o Oceano Atlântico, acabando por resultar na ocupação dessa área, até então considerada de difícil navegação, devido aos constantes assoreamentos do canal.

Como já foi apontado, para melhorar as condições do acesso através do canal foram então construídos dois molhes convergentes e também realizado o aprofundamento do canal, obras que acabaram dando origem ao Porto Novo da cidade do Rio Grande. Devido a esses fatos a expansão da cidade passou a acompanhar a criação e ocupação dessas áreas, inicialmente projetadas para atividades industriais e portuárias.

A principal empresa responsável pela construção dessas obras, foi a *Compagnie Française du Port du Rio Grande do Sul*, com capital europeu.

As áreas adjacentes ao recém criado Porto Novo, que não eram utilizadas para atividades industriais acabaram sendo ocupadas para fins de moradia.

Na prática, o que ocorreu com esse espaço aterrado entre o novo porto e o centro histórico foi um novo padrão de ocupação para a cidade, formada por malocas, ou pelo que denominamos hoje de favelas. A data inicial dessa ocupação é de difícil demarcação; sabe-se, no entanto, que ocorreu a partir da década de 1920, pois são inúmeros os documentos cambiados entre a prefeitura municipal e a diretoria de portos e canais a respeito da retirada das populações que indevidamente habitavam a área do terrapleno leste. Tais documentos, encontrados no arquivo geral da prefeitura, estão registrados a partir do ano de 1941, e se delongam até a década de 1960 (MARTINS; PIMENTA, 2004, p. 92).

Percebemos uma forte concentração de infraestrutura nessa área industrial e investimentos que vão atrair um grande contingente de trabalhadores.

Muitos problemas relacionados à questão da moradia que até hoje se perpetuam, principalmente em locais próximos ao centro da cidade e localizados em áreas portuárias, estão diretamente associados à forma como tais localidades foram sendo ocupadas e às ações de agentes industriais durante esse período.

Podemos, inicialmente, citar um dos objetivos de nossa proposta investigativa, os conflitos de uso das áreas consideradas de expansão portuária, os quais serão abordados mais adiante. A origem do bairro Getúlio Vargas, por exemplo, está relacionada à necessidade de construção de moradias operárias,

ação que não foi executada pelo poder público e sim por iniciativa de investimentos privados. Dessa forma as empresas acabavam garantindo a força de trabalho necessária para seus investimentos. Como afirma Pedroso (2012, p. 34):

A grande necessidade de construir moradias, principalmente populares, gerou uma tipologia de casas voltadas para atender especificamente o público que migrava para os centros em busca de inserção no mercado industrial. Neste contexto, os cortiços, forma de moradia marcada pela precariedade e as casas em vilas, habitações mais decentes, aparecem como as mais difundidas entre os operários.

O bairro Getúlio Vargas foi inicialmente planejado pela *Compagnie Française du Port du Rio Grande do Sul*, que controlava os investimentos franceses no Porto de Rio Grande com a finalidade de atrair uma camada da população de maior poder aquisitivo. Porém, esse espaço acabou sendo ocupado por estratos de uma população de baixa renda, formada principalmente por trabalhadores portuários, devido à proximidade com o Porto e com as indústrias, além de ser de fácil acesso ao centro da cidade, local onde até então concentrava-se a maior parte das atividades urbanas. As primeiras habitações caracterizavam-se por casebres de madeira, em péssimas condições de higiene.

Durante esse período o porto empregava em torno de mil e quatrocentos trabalhadores, que atuavam como diaristas avulsos, os quais eram chamados de acordo com a necessidade de execução de tarefas, e residiam com suas famílias no referido bairro, caracterizando-o então como um bairro de portuários. De acordo com Gandra (2000, p. 77):

Essa localidade era conhecida como o bairro que crescia a noite, pois era nesse horário que os moradores construíam suas casas, já que o local era terreno de marinha, estando proibidas as construções. Assim, levantando a casa durante a noite, evitavam-se possíveis problemas com as autoridades. A necessidade de trabalho dos habitantes da localidade, que ocorria no período diurno, era outro motivo para as construções serem feitas à noite.

As casas de madeira eram, geralmente, construídas em regime de mutirão, isto é, vários trabalhadores reuniam-se e edificavam uma residência, o que reduzia os custos com a mão de obra.

Como vimos, tal ação não partiu das políticas públicas, e sim daqueles moradores que não tinham acesso à moradia e precisavam morar próximos de seus locais de trabalho. Destacamos que, mesmo com algumas tentativas não bem

sucedidas de remover essa população, os agentes públicos não desenvolveram nenhuma ação eficaz no sentido de solucionar esse conflito e esses locais foram sendo cada vez mais ocupados pela população, consolidando-se como tecido urbana da cidade, inclusive com a implantação de infraestrutura.

Essa área, então aterrada para a construção e consolidação de atividades industriais e portuárias, uma vez que não foi, nesse período, totalmente ocupada para tal fim, acabou sendo ocupada por grupos sociais excluídos do acesso à moradia.

A partir dessas ações percebemos o papel desses agentes na produção do espaço da cidade como uma forma de garantir um local para moradia e o acesso à infraestrutura básica, uma vez que essa é uma condição essencial para a vida.

Em uma sociedade em que a terra urbana é vista como uma mercadoria, muitas pessoas ficarão à margem da condição de comprá-la e não lhes resta outra alternativa a não ser a ocupação de áreas, processo comum em qualquer cidade brasileira, agravado pela falta de políticas públicas destinadas à moradia das classes menos favorecidas.

A habitação é um desses bens cujo acesso é seletivo: parcela enorme da população não tem acesso, quer dizer não possui renda para pagar o aluguel de uma habitação decente e, muito menos, comprar um imóvel. Este é um dos mais significativos sintomas de exclusão que, no entanto, não decorre isoladamente: correlatos a ela estão a subnutrição, as doenças, o baixo nível de escolaridade, o desemprego ou o subemprego e mesmo o emprego mal remunerado (CORREA, 2002, p. 29).

Assim, cada agente produtor do espaço da cidade, identificados ao longo desse trabalho, irá refletir as suas próprias estratégias e práticas sociais, e essas serão muitas vezes geradoras de conflitos urbanos.

Os grupos sociais excluídos na materialização de suas estratégias são considerados agentes modeladores do espaço urbano a partir do momento em que atuam dessa maneira para a realização de suas vidas cotidianas.

Sobre a produção do espaço e seus agentes de produção, acrescenta Carlos (2011a, p. 143):

A produção do espaço, seja o da rede urbana, seja o intraurbano, não é resultado da “mão invisível do mercado”, nem de um Estado hegeliano, visto como entidade supraorgânica, ou de um capital abstrato que emerge de fora das relações sociais. É consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas sociais próprias,

portadores de contradições e geradores de conflito entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade.

Esse segundo ciclo de desenvolvimento econômico foi marcado também pela instalação do Frigorífico Swift, estabelecido junto ao Porto Novo (inaugurado em 1915), ação que teve forte participação do Estado através do apoio dado à iniciativa privada, com o objetivo de modernizar a pecuária.

Como afirmam Martins e Pimenta (2004, p. 92):

A Swift era uma empresa norte-americana que tinha como principal atividade produtiva a frigorificação de carne, estando moldada no padrão taylorista, ou seja, produção fragmentada em larga escala. Aproveitando que o mercado externo estava debilitado devido à Primeira Guerra Mundial, a cidade logo expandiu suas atividades e constituiu-se em um importante polo econômico para o município. O frigorífico abatia até mil reses por dia e chegava a ter em sua folha salarial mais de 1.500 funcionários. Seus produtos, em sua grande maioria, eram destinados ao mercado externo.

A Companhia de Bondes da Cidade manteve uma linha que transportava os empregados até o frigorífico. Para o escoamento da produção foi construído um cais próprio que agilizava o carregamento dos navios. Era uma pequena cidade em funcionamento, com posto de saúde, laboratório, restaurante e porto particular, onde dezenas de milhares de pessoas dependiam, no interior ou fora dos muros, de sua urbanidade e da manutenção de suas atividades.

A cidade do Rio Grande continuava a vivenciar um período de instalação de indústrias e empresas dos mais diversos setores, acompanhada de toda uma logística que acompanha o processo de desenvolvimento industrial. Na década de 1920 a cidade caracterizava-se por uma grande variedade de estabelecimentos industriais, serviços e uma população praticamente urbana. A cidade foi então equipada por diversas melhorias para a época, tais como, iluminação a gás, luz elétrica e bondes elétricos, em que a atuação de empresas privadas era marcante.

Devido ao elevado número de trabalhadores e de toda uma infraestrutura que foi criada nesse momento, a cidade alterou a sua configuração espacial, começando a se expandir para além da área portuária, em direção a oeste. Nesse momento, não só Rio Grande, mas as cidades brasileiras em um contexto maior começam a adquirir características de uma sociedade urbano-industrial.

O final do século XIX, período de expansão da cidade e da criação do Bairro Cidade Nova, revela em uma escala nacional uma intensa industrialização e a consequente modernização de diversos setores da sociedade. Assim, as cidades se apresentam como a principal configuração espacial desse momento. Acontecimentos como a necessidade de ampliação dos limites urbanos, o surgimento de indústrias modernas e a necessidade de ocupação de áreas para abrigar uma população operária foi uma realidade a ser enfrentada.

Dentro desse contexto a questão urbana se afirmou, tornando-se um dos principais alvos de investimentos públicos e privados. As grandes cidades brasileiras foram os principais alvos desse processo, mas não são as únicas a manifestarem aspectos que o acompanham, como o intenso processo de valorização da terra urbana que leva, como afirma o autor Kowarick (2009, p. 22), ao desencadeamento do que ele chama de espoliação urbana:

Trata-se de um conjunto de situações que pode ser denominado de espoliação urbana: é a somatória de extorsões que se opera pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, que juntamente ao acesso à moradia apresentam-se como socialmente necessários para a reprodução dos trabalhadores e aguçam ainda mais a dilapidação decorrente da exploração do trabalho ou, o que é pior, da falta desta.

Diante desse contexto a habitação, que era em muitos casos provida pelas empresas com o objetivo de garantir a força de trabalho, acabou se tornando um privilégio daquelas camadas que podiam pagar por ela, e as formas encontradas acabam sendo o aluguel em locais mais afastados e com pouca infraestrutura ou a ocupação de áreas. O processo de periferização, caracterizado pela expulsão das classes mais pobres do centro e das áreas mais valorizadas é uma realidade na sociedade urbano industrial que emerge. Segundo Kowarick (2009, p. 28):

Deve-se dizer que com a chegada de melhorias urbanas em áreas antes desprovidas, eleva-se seu preço econômico à medida que decai seu ônus social. No momento em que ocorre esse processo de valorização, essas áreas, antes acessíveis a faixa de remuneração mais baixa, tendem a expulsar a maioria dos locatários, os proprietários que não puderem pagar o aumento de taxas e impostos, transformando-se em zonas para camadas melhor remuneradas. Ademais, elas se fecham para o contingente de novos moradores pauperizados de benfeitorias, uma habitação para alugar ou comprar um terreno para construir a sua “casa própria”: reproduz-se, assim, um padrão de periferização que aumenta enormemente os assim denominados custos de urbanização, pois sempre são geradas novas áreas longínquas e rarefeitas de população que deverão ser – algum dia – providas com um mínimo de serviços públicos. Reproduz-se também uma

forma de expansão urbana extremamente dilapidadora para aqueles que não têm recursos econômicos e políticos para pagar o preço de um progresso altamente espoliativo.

A classe de trabalhadores que surgiu nesse período em Rio Grande, assim como em outras regiões, não teve as mesmas oportunidades de moradia. A forma como aconteceu o processo de produção do espaço urbano não possibilitou as mesmas condições para as pessoas, gerando uma camada de excluídos do acesso à moradia e às condições dignas de habitar a cidade. As áreas consideradas melhores e mais bem dotadas de infraestrutura em Rio Grande estavam localizadas no até então centro da cidade, sendo exclusividade de quem tinha condições de pagar por elas.

Esse é o contexto em que surge o primeiro bairro considerado operário, dentro dos ideais de planejamento municipal, o bairro Cidade Nova, que desde a sua origem, foi considerado um lugar destinado à classe trabalhadora. Nele encontravam-se imigrantes poloneses, espanhóis, italianos e portugueses, além de trabalhadores oriundos da Campanha Gaúcha, ao sul do Estado, atraídos pelas possibilidades de emprego que a cidade oferecia no período.

Mesmo sendo o bairro criado para abrigar a população de trabalhadores da cidade, e ocupado inicialmente por uma população de baixo poder aquisitivo, sua modalidade de ocupação foi dada principalmente pelo inquilinato, ou seja, as habitações eram alugadas pelos operários. A grande maioria dos terrenos pertencia à burguesia local, que se utilizou de uma vantagem econômica para comprar e deter a posse de lotes e casas daquela localidade.

Percebemos um forte controle da terra urbana no processo de expansão da cidade do Rio Grande por parte das camadas mais privilegiadas em relação ao poder aquisitivo. Essa forte especulação imobiliária é considerada um elemento que impediu ainda mais, somada à estrutura na qual emerge a sociedade urbano-industrial no tocante as relações sociais estabelecidas, a possibilidade do acesso à terra urbana por parte dos trabalhadores.

O processo de produção do espaço urbano é acompanhado de uma forte especulação imobiliária, não foi diferente em Rio Grande, nem mesmo nos locais destinados à população mais pobre.

Assim, obedecendo à lógica da ocupação das áreas dotadas de infraestrutura urbana, a partir do momento em que essas começaram a se tornar

mais valorizadas, a população de menor poder aquisitivo acabou sendo obrigada a buscar novas áreas para moradia, tais como novos loteamentos que passaram a ser oferecidos, distantes do centro, em áreas desprovidas de infraestrutura, mas que muitas vezes se mostravam como uma possibilidade a um operariado de baixa renda.

Nesse momento o Brasil passava por um período de desenvolvimento do capitalismo industrial, e a cidade do Rio Grande, como vimos, não deixou de refletir uma de suas maiores tendências, as mudanças sociais e econômicas desse processo.

O final do século XIX e o início do XX manifestaram um novo dinamismo no cenário internacional. Essas transformações impuseram às cidades brasileiras um novo papel, em que os investimentos técnicos foram o maior reflexo do período.

As cidades industriais passaram a receber uma grande massa de trabalhadores, e a necessidade de moradia popular passou a ser uma realidade. Em um contexto de valorização da terra urbana, a especulação imobiliária é uma das maiores manifestações na ocupação do espaço urbano, pois o poder público não apresenta nenhum tipo de alternativa para a habitação popular, e essa camada da população é a mais atingida, restando aos trabalhadores o aluguel como forma de habitar a cidade e também o processo de ocupação de áreas.

Com os avanços expostos, o complexo hidro-portuário rio-grandense passou a adquirir grande importância econômica em escala internacional, o que fez com que o Governo do Estado do Rio Grande do Sul criasse, através da Lei nº 1561, de 1º de outubro de 1951, o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais – Deprec, autarquia que englobou os serviços concedidos entre eles e o Porto do Rio Grande, e outros executados pelo Estado na área hidroviária.

O ciclo econômico que segue foi caracterizado pelo surgimento de sub-habitações e por uma intensa marginalização social. Como já foi dito, muitas áreas foram ocupadas nas proximidades do Porto para fins de moradia, devido à necessidade de estarem os trabalhadores próximos ao seu local de trabalho e também ao centro da cidade, uma vez que toda essa estrutura ainda se concentrava em uma área central.

Nesse momento de sua história a cidade já tinha bem definida suas bases da economia local através do desenvolvimento não só das atividades portuárias e

industriais, como também de toda uma economia que se desenvolvia em função delas, como comércio, turismo e serviços, servindo de atrativo para inúmeras famílias que iniciaram o povoamento da cidade e que trabalharam diretamente nas atividades que envolveram a sua fundação.

Com a necessidade de se produzir moradias na cidade, surgiram então os loteamentos que passaram a ser quase exclusivamente os únicos instrumentos de transformação do solo não-urbano em urbano.

As áreas que são implantadas para moradia nesse período passaram a se localizar ao longo das principais vias de acesso à cidade, à estrada do Carreiros e à rodovia RS-734, que faz ligação com a Praia do Cassino. Na verdade essa descentralização das áreas residenciais era considerada uma tendência das cidades brasileiras nesse período, que tinha como objetivo retirar a população de baixa renda das áreas centrais, as quais eram mais valorizadas e possuíam uma infraestrutura maior.

Os loteamentos que foram surgindo ao longo das rodovias e em áreas mais afastadas eram inclusive aprovados pela Prefeitura Municipal do Rio Grande, como os atuais bairros São João e São Miguel. Porém eram, e ainda hoje apresentam muitos problemas em relação à infraestrutura e ao acesso aos equipamentos de consumo coletivos, tais como mobilidade urbana, saneamento e coleta de lixo, entre outros que comprometem a qualidade de vida da população. Foi nesse período que muitos moradores do bairro portuário Getúlio Vargas foram deslocados para essas áreas, principalmente para o bairro São João e a área dos Carreiros, locais que na década de 1940 encontravam-se completamente desprovidos de condições básicas para a habitação, as residências simplesmente eram deslocadas e deixadas no local, sem nenhuma política de apoio e assistência às famílias que haviam sido duramente retiradas de seus locais de moradia e da proximidade dos seus locais de trabalho. Além do completo abandono em relação à infraestrutura, as pessoas acabavam rompendo com toda a identidade que os fazia pertencentes ao antigo bairro, principalmente com os laços de solidariedade que haviam sido construídos no processo de produção do bairro, claramente percebidos quando relatamos a forma como eles se ajudaram entre si na construção de suas casas e em cada cotidiano compartilhado.

O período foi marcado pelo projeto de expansão das atividades portuárias na cidade, o qual está relacionado às relações capitalistas em escala internacional. Rio Grande se apresentava como um ponto estratégico em uma rede de transportes que tinha por objetivo conectar os lugares que dariam escoamento e mobilidade à economia e à estrutura portuária criada em escala nacional e internacional.

Essas justificativas fizeram com que a administração pública desenvolvesse políticas que visassem a melhorar a infraestrutura da cidade, porém, o processo de produção do espaço urbano e a valorização da terra acabou por expulsar as camadas de menor poder aquisitivo das áreas com maior infraestrutura.

Não somente moradores do bairro Getúlio Vargas, mas também do Santa Tereza foram removidos nesse momento. A Prefeitura se utilizava de dois argumentos para tal ação, primeiro, de que era preciso regularizar o local criando um loteamento e a retirada de residências em piores condições era uma consequência desse processo e, segundo a administração do Porto, este necessitava desse espaço, pois pretendia aumentar as atividades portuárias.

O bairro Santa Tereza, localizado na porção leste da cidade, consistia em uma área alagadiça nas proximidades do Porto. Esse bairro, assim como o Getúlio Vargas também teve sua gênese vinculada às obras dos molhes da barra, do Porto Novo e do terrapleno oeste. O marco da ocupação efetiva por moradores foi a construção pela Cia. Francesa de vinte e uma casas pretas para trabalhadores com algum grau de especialização e de quarenta casas verdes para os operários com menor grau de qualificação. As últimas tinham uma área menor e eram mais simples quanto à infraestrutura interna. Estas casas estavam localizadas na atual rua Carlos Vignoli e com fundos para o estuário da laguna.

Embora o argumento de utilização e regularização da área tenha sido utilizado desde esse período, o que constatamos é que até este momento esses dois bairros continuaram se expandindo e absorvendo uma população da cidade do Rio Grande, e as áreas nunca foram ocupadas pelas atividades do Porto, vindo somente, com a consolidação do Polo Naval, a ser reivindicada novamente pela administração do Porto, assunto a ser trabalhado mais adiante.

Uma das características que marcaram a época foi a intensa oferta de loteamentos de terrenos em áreas distantes do centro urbano e da área industrial, o que não se mostrava muito interessante para quem exercia suas atividades nas

imediações do Porto, considerada área central da cidade. Assim, a população foi ocupando áreas adjacentes ao Porto, uma vez que as políticas habitacionais não atendiam suas demandas e muitas pessoas não tinham acesso ao mercado imobiliário.

O início do século XX marcou um período não só de mudanças em escala local, mas o Brasil passou também por uma fase de grande modernização da infraestrutura portuária que atingiu todo o território nacional, materializado na construção de píeres modernos que deram origem aos atuais portos de Santos, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre e Vitória, período em que o Estado brasileiro fez investimentos maciços em infraestrutura, consolidando-se as cidades portuárias como “nós” de uma articulação econômica em rede que ia além do território nacional e passava a exigir cada vez mais investimentos.

O período que compreende os anos 1920 e 1950 é considerado de entrada de migrantes e oferta de empregos para a cidade. Isso ocorreu, entre outros fatores, pela presença de empresas internacionais e de outras de capital nacional, que passaram a atuar de forma importante na cidade, como é o caso da Refinaria de Petróleo Ipiranga, atual Refinaria Riograndense. Essas acabaram atraindo um grande contingente de trabalhadores para a cidade, o que acarretou em um aumento de serviços e conseqüentemente da necessidade de incrementar a infraestrutura urbana.

A Refinaria de Petróleo Ipiranga foi resultado da associação de capitalistas do Prata com fazendeiros de Uruguiana e sua principal atividade foi o refino de petróleo. Esta foi instalada em uma área aterrada sobre terrenos alagadiços compostos por banhados.

Outra atividade que se destacou nesse período foi a indústria pesqueira, que até 1930 tinha pouca expressão, porém a partir desse ano ganhou destaque devido ao financiamento do Estado. A localização dessas empresas deram-se, principalmente ao Norte do pontal, junto ao sítio urbano.

Em relação à produção do espaço da cidade, destaca Martins e Pimenta (2004, p. 96):

Quanto à ocupação espacial, o período disposto entre as décadas de 1930 e 1960 foi cheio de contradições quanto às tipologias de ocupação do espaço urbano em Rio Grande, pois a cidade, devido às inserções de vastas áreas, como a hidráulica, impunha uma espacialização um tanto dispersa para a época. Havia, no entanto, uma certa uniformidade

morfológica no tipo de ocupação. Além disso, era bem dotada de infraestrutura urbana: rede de esgotos, abastecimento de água, linhas telefônicas, energia elétrica e transporte urbano. O transporte urbano de passageiros foi incrementado pelos ônibus no ano de 1939, quando a prefeitura municipal importou os primeiros três veículos Ford com capacidade para trinta passageiros cada.

A partir de 1950, a cidade passou por um período de desaceleração econômica, caracterizado pelo fechamento de várias empresas, diminuindo a oferta de trabalho e aumentando o desemprego.

Podemos afirmar que até 1950 o crescimento da cidade se deu de forma contínua e a partir desse ano muitas indústrias na cidade começaram a fechar e a diminuir a sua produção, devido à retração do mercado internacional e à forte concorrência com produtos de outras regiões, o que trouxe grande desemprego para a cidade e agravou o processo de exclusão e ocupação irregular do solo urbano.

3.3. A DESACELERAÇÃO INDUSTRIAL E O USO DO SOLO URBANO

No que se refere à ocupação do solo urbano, Rio Grande passou, nesse período, a apresentar um parcelamento caracterizado pela presença de loteamentos aprovados e implantados.

Nas décadas de 1940 e 1950 ocorreu uma grande oferta de terrenos localizados, na sua maior parte, em áreas distantes do centro urbano, principalmente ao longo da rodovia RS-734, estrada que liga a cidade do Rio Grande ao Balneário Cassino, o que foi caracterizando um processo de descentralização das áreas de moradias para locais mais distantes da infraestrutura existente.

A cidade concentrou a infraestrutura existente na sua área central, ao passo que foram se expandindo áreas residenciais mais afastadas. De acordo com o que pudemos constatar, os empregos concentraram-se nas áreas comerciais, industriais, portuárias e centrais. Dessa forma, a descentralização das moradias resultou também no distanciamento dos locais onde realizavam suas atividades cotidianas.

Na atualidade, alguns bairros apresentam uma infraestrutura, como estabelecimentos comerciais de menor porte, relacionados principalmente aos suprimentos básicos pra o dia a dia, porém a maioria dos serviços em Rio Grande ainda se concentra no centro da cidade, o que faz com que os moradores das áreas

periféricas tenham que se deslocar de seus locais de moradia toda vez que necessitam.

Como percebemos, a realidade não difere da maioria das cidades brasileiras, Rio Grande apresenta uma escassez ou até ausência de políticas públicas relacionadas à habitação popular.

As primeiras ações governamentais que surgiram nesse sentido, foram a partir de 1930, em um contexto de aumento das massas de trabalhadores e moradores das cidades e também de legitimação da figura do Estado. As primeiras entidades criadas foram os institutos de aposentadorias, tais como o dos industriários, bancários e comerciários.

Logo após a criação dessas entidades, surgiu no Brasil a *Fundação da Casa Popular*, considerada o primeiro órgão voltado para a habitação das classes menos favorecidas, mas também tinha por trás a aceitação da figura do Estado em um âmbito mais amplo da sociedade, ou seja, em relação às classes populares.

Essa fundação tinha por objetivos atuar como um órgão de política urbana no sentido geral, desenvolvendo ações que envolveriam o financiamento de obras para o crescimento urbano bem como incentivando a indústria de material de construção, realizando estudos de métodos para obter um menor custo nas obras de construções, classificando os tipos de habitação popular e também atuando na habitação rural.

Porém, a fundação pouco contribuiu nesse sentido, acreditamos que a razão central de tal ineficiência veio do fato de que a habitação é considerada uma propriedade, e como tal, cumpre uma função dentro das relações capitalistas de produção. Outros fatores, como o elevado valor da renda familiar necessária para o financiamento, acabaram dificultando o acesso à casa própria para as camadas menos favorecidas. Além disso, a modalidade de casa subsidiada aderida pelo órgão acabou em período de alta inflação, inviabilizando o processo.

Na década de 1960, no que se referia à elaboração de políticas públicas habitacionais, foi criado o Banco Nacional de Habitação (BNH) e foi instituído o Sistema Financeiro de Habitação (SFH). Em Rio Grande, as ações desses agentes foram materializadas pela criação dos primeiros loteamentos destinados à população de baixa renda, caracterizando-se também na primeira ação governamental na cidade, que teve como objetivo o investimento de recursos na

área da habitação. Até o fechamento do BNH, no ano de 1986, foram construídas em Rio Grande cerca de 3.993 habitações destinadas às camadas mais baixas da população.

Dentro dessas políticas habitacionais, em Rio Grande foi construído o primeiro condomínio vertical, no ano de 1955, conforme Soares e Amaral (1997, pp. 54-5), em seu estudo sobre a construção de empreendimentos verticais em Rio Grande:

[...] Apenas um condomínio foi construído fora deste período, em 1955. Conhecido como o “Conjunto dos Bancários” situava-se na política habitacional do período populista, sendo representativo da interferência do Estado na produção de habitações, quando as “carteiras prediais” dos institutos de previdência das principais categorias do país encarregavam-se do financiamento e construção de moradias para seus associados [...] É também uma amostra do alcance da intenção do estado brasileiro, dentro de um projeto desenvolvimentista, em atender às demandas das classes médias urbanas como uma forma de obter seu apoio político [...].

Em relação à atuação do Estado, através do BNH em Rio Grande, completa Soares e Amaral (1997, p. 55):

Em Rio Grande, a primeira cooperativa, a HABICOOP (Coop. Habitacional dos Operários de Rio Grande), constitui-se em 1968, tendo construído um grande número de apartamentos e conjuntos de casas até 1973. A partir deste ano começa a atuar a ESTICOOP (Coop. Habitacional dos Trabalhadores Portuários de Rio Grande), vinculada ao Sindicato dos Estivadores, que vai construir os maiores conjuntos habitacionais da cidade na década de 80. [...] No total, as cooperativas habitacionais construíram cerca de dois terços das unidades habitacionais dos condomínios verticais de Rio Grande, demonstrando o grau de importância que o financiamento público apresenta na construção da habitação de uma ampla parcela de trabalhadores.

Em meio às ações dessa política habitacional foi construído em Rio Grande um dos maiores conjuntos residenciais de apartamentos, com um total de 800 unidades habitacionais, o Condomínio Waldemar Duarte, no Trevo da cidade, às margens da rodovia RS-734.

Após a extinção do BHN (1986) foi significativa a paralisação dos empreendimentos de construção de moradias, com o aumento do tempo de construção (entre a aprovação do projeto e a entrega de casas) e a diminuição da dimensão dos condomínios construídos, o que demonstra que empresas procuram redimensionar a sua atuação quando ficam sem proteção estatal (SOARES; AMARAL, 1997, p. 57).

Esse período marcou uma lógica de descentralização de residências, com empreendimentos localizados na Avenida Portugal, zona oeste, uma área industrial que passou a ser utilizada também para uso residencial. Hoje é considerada uma das principais vias de acesso de novas áreas comerciais e residências construídas na zona oeste da cidade, utilizadas para diferentes fins, como lazer, comércio, moradia e centros educacionais, abrigando uma ampla infraestrutura urbana.

O ano de 1979 foi marcado pela construção do condomínio Marcílio Dias, na Avenida Presidente Vargas, área considerada nesse período como mais afastada do centro. Ocorreu também a transformação da Avenida Santos Dumont e Itália, eixo rodoviário Rio Grande/Cassino, uma área com usos diversificados na qual as residências apresentavam terrenos amplos com a presença de propriedades onde ainda se dava o cultivo de produtos hortícolas, passando a ser um grande corredor residencial e de passagem com comércio e serviços ligados ao tráfego de veículos rodoviários. Foram construídos ao longo dessa rodovia cerca de 1300 apartamentos.

Atualmente a área compreende um importante eixo de expansão das atividades urbanas, pois dada à configuração espacial da cidade, a rodovia vem recebendo uma série de empreendimentos, tais como rede de farmácias, comércios em geral, empreendimentos imobiliários de alto padrão e shopping center, além de projetos de habitação para camadas da população de renda menos elevada.

Podemos considerar esse período como de desaceleração industrial, pois apesar dos grandes investimentos na cidade, esses não tiveram o resultado esperado.

Ocorreu um crescente aumento da demanda portuária e as estruturas de apoio passaram a exigir cada vez mais espaços para manobras e investimentos em logística na área do entorno ao Porto. O início dos anos 1970 foi marcado pela construção do Superporto, do Distrito Industrial e pela instalação de terminais industriais diversificados.

A área do Superporto era considerada uma grande possibilidade para expansão das atividades portuárias. Podemos afirmar que o planejamento em termos de infraestrutura não foi acompanhado do desenvolvimento esperado, entrando então a cidade em uma fase de estagnação econômica.

Devido a sucessivas crises econômicas, a ocupação da área retroportuária não se deu como o esperado, houve apenas a expansão das indústrias que já estavam instaladas na área, não ocorrendo a venda de novas.

Conforme Martins e Pimenta (2004, p. 206):

Pode-se afirmar que o planejamento concebido na década de 1970 em termos de investimento e na criação de infraestrutura para o recebimento de indústrias acabou não atingindo todas as metas que se propunha, já que é possível constatar que a base criada foi muito maior do que a real utilização das empresas que até hoje se instalaram no local, passados 40 anos.

A estagnação das atividades se estendeu pelas décadas de 1980 e 1990. Uma das razões que fez com que o crescimento não se desse conforme o planejado foi a crise econômica que se desencadeou nos anos 1980, fazendo com que o projeto de ampliação das estruturas portuárias não atendesse as expectativas esperadas. Na área do Superporto foi criada a Zona para Processamento e Exportação (ZPE), acompanhada da implantação de toda uma infraestrutura, porém acabou não se agregando às unidades industriais. No ano de 2006, os dirigentes da área atenderam uma reivindicação antiga que foi a sua liberação para a expansão do retroporto, já que a demanda pela instalação de novos terminais passou a ser vista como uma necessidade.

Mesmo com a constatação de não atingir o crescimento esperado, os anos que se seguiram à instalação do Distrito Industrial foram caracterizados pelo crescimento quantitativo do número de empregos para os operários e do número de moradias.

As obras de construção do Superporto também trouxeram um novo impulso migratório para Rio Grande, porém um fator de destaque foi a exigência de um tipo de mão de obra especializada.

Na década de 1980 surgiram novos loteamentos populares em áreas próximas às Rodovias Rio Grande/Pelotas e Rio Grande/Cassino, e no balneário Cassino.

A partir dos anos 1980 foi constatada uma nova oferta de lotes urbanizados com moradias do tipo popular, tais como PROFILURB, PRÓ-MORAR E COHAB. Essa iniciativa tinha como objetivo minimizar o problema do déficit habitacional na cidade, principalmente para a população de baixa renda.

A economia da cidade passava por um processo de desaceleração no final dos anos 1980, período que se estendeu até o início deste século, quando começaram os investimentos relacionados ao Polo Naval, caracterizando um novo ciclo de desenvolvimento que acabou por trazer uma série de reflexos para a cidade, os quais abordaremos ao longo do trabalho.

Durante os anos 1980 e 1998 o município de Rio Grande foi afetado também pelo período de recesso pelo qual o Brasil passava, reduzindo significativamente o número de empregos na cidade, paralelamente aos escassos investimentos em habitação que caracterizam o período. Desta forma, a cidade acabou por apresentar um aumento no número de ocupações, o que até hoje é percebido, muitas destas nas áreas próximas ao Porto.

A partir de 2004 o cenário de estagnação foi transformado pelas mudanças e investimentos na cidade, consequências do projeto de implantação de um Polo Naval em Rio Grande.

Os investimentos na indústria naval fizeram ressurgir o problema da falta e da precariedade do setor habitacional na cidade, principalmente para as camadas de baixa renda. Isso aconteceu devido não só à grande demanda populacional que passou a fazer parte da cidade como também à falta de políticas públicas voltadas para a habitação, o que acabou por agravar ainda mais o problema. O aumento do fluxo de trabalhadores na cidade e outros investimentos direta e indiretamente relacionados ao Polo trouxeram um aquecimento do mercado imobiliário e a necessidade de investimentos no setor.

Como vimos, a vinda de trabalhadores para a cidade do Rio Grande fez parte de outros momentos de sua história e o que estamos assistindo na atualidade é a reprodução de um fenômeno que já se deu no espaço riograndino. Desta forma devemos estar atentos para que a cidade absorva com um número menor de impactos essas mudanças e acreditamos que uma das formas de enfrentar a questão é buscar possibilidades de inserção da sociedade local nesse processo, caso contrário os problemas urbanos só tenderão a ser agravados, não só pela forma como ocorreu o crescimento das áreas urbanas, como pelo fato de esses últimos anos de estagnação econômica, terem deixado lacunas importantes em relação aos mais diferentes setores na cidade.

Podemos afirmar que processo de desenvolvimento industrial da cidade foi um dos fatores que teve grande contribuição para a sua urbanização. A realidade até agora exposta a respeito da produção do espaço da cidade do Rio Grande não é diferente da maior parte do território brasileiro, caracterizada pela baixa oferta de programas públicos na área de habitação e pela baixa qualidade de vida das camadas mais pobres da população.

O cenário, caracterizado pelos investimentos no setor naval em Rio Grande, faz parte de um contexto de escala globalizada de um processo de modernização dos portos que teve início a partir do século XX, e este será objeto de análise na próxima etapa do trabalho.

4. O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

Os portos brasileiros sempre tiveram uma importância fundamental no processo de construção do território. A partir do século XX, com a ampliação de toda uma estrutura técnica caracterizada pelos processos econômicos e sociais em curso, assim como pelas transformações na escala da produção agrícola, cresce cada vez mais a importância da modernização das estruturas portuárias.

Esse processo de modernização é, inicialmente, de responsabilidade quase que exclusiva do Estado, como afirma Santos e Silveira (2001, p. 168):

É o poder público que comanda em grande parte esse processo de modernização, por intermédio do Ministério dos Transportes, criando, já em 1964, a Comissão Especial para Coordenação dos Serviços Portuários de Santos (Coseps). Busca-se sobretudo a fluidez da circulação e a redução dos custos de operação.

O Estado, portanto, é o principal agente responsável pela implantação de infraestrutura e de criação de um sistema de portos organizado no Brasil, e dentro desse contexto a atuação de algumas empresas nacionais acabam tendo destaque.

Muitos portos brasileiros foram reequipados e criados no decorrer do século XX, período de intensa modernização do território, desta forma muitos deles caracterizam-se por apresentar uma função específica, com uma limitada quantidade de objetos técnicos. Os portos mais antigos, como é o caso do Porto do Rio Grande, que teve sua origem relacionada à necessidade de escoamento da produção em escala regional e nacional, o que também levou a criação do seu núcleo urbano, acabam por revelar uma quantidade maior de funções e equipamentos.

A partir desse processo de modernização se tornam cada vez mais necessárias ações de reorganização do território em escala internacional, para dar maior fluidez às atividades que se consolidam hoje em um comércio em nível global. Neste contexto, os portos ganham destaque por serem elos de ligação dentro de uma escala produtiva mais ampla.

No início deste século XXI, as políticas governamentais brasileiras dão início a uma fase de crescimento econômico, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Dentro deste projeto, foram retomadas obras de planejamento e

execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética no país.

O PAC teve início no ano de 2007, com o objetivo de desenvolver ações de incentivo ao crescimento econômico do Brasil. A primeira etapa do programa teve vigência o período que se estendeu até 2011, desde o ano de sua criação. Contemplando as seguintes vertentes, investimentos na expansão da infraestrutura econômica e social, estímulo ao crédito e ao financiamento, melhoria no ambiente de investimento, desoneração e aperfeiçoamento da administração tributária e de melhorias fiscais a longo prazo.

As ações relacionadas a infraestrutura foram divididas em eixos, tipos e subtipos, representando, os eixos o maior grau de agregação. A primeira etapa, definida como PAC 1, encontrava-se dividida em três eixos. Estes eram os seguintes, o primeiro eixo de logística, que incluía investimentos em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, hidrovias e marinha mercante. O segundo eixo, o de energia, incluindo ações de geração, transmissão, petróleo e gás natural, geologia e mineração e combustíveis renováveis. O último eixo, o social e urbano, incluindo o programa Luz para Todos, metrô, recursos hídricos saneamento, habitação de mercado e de interesse social.

A retomada da indústria naval faz parte deste contexto de modernização e aceleração do crescimento nacional, onde o governo federal foi responsável pelo financiamento de estaleiros e embarcações. Os investimentos do PAC também estão relacionados ao pré-sal, no sentido de garantir as condições e os equipamentos necessários à exploração e ao desenvolvimento da produção de petróleo, onde a Petrobras é uma das principais empresas responsável pelos investimentos realizados, no que tange a indústria naval, porém o programa atua em outros setores importantes.

No ano de 2011, o PAC dá início a sua segunda etapa, definida como PAC 2, dando continuidade aos eixos anteriores, porém incluindo mais ações de infraestrutura social e urbana, apontada como uma necessidade de enfrentamento dos problemas das grandes aglomerações urbanas brasileiras, a previsão de investimentos, de acordo com o porta do Tribunal de Contas da União, seria de R\$ 955 bilhões até 2014, apresenta. O PAC 2, encontra-se dividido em seis eixos, o

primeiro o de transportes, incluindo ações como obras e melhoramentos em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, hidrovia e equipamentos, e estradas vicinais.

O segundo eixo, de energia, contemplando geração, transmissão, petróleo e gás natural, geologia e mineração e eficiência energética, marinha mercante e combustíveis renováveis.

O terceiro eixo que se refere ao programa Minha Casa Minha Vida, com ações referentes ao financiamento de habitação e urbanização de assentamentos precários. O quarto eixo, relacionado ao programa Luz para Todos, recursos hídricos e água em áreas urbanas. O quinto, chamado de Cidade Melhor, abrangendo setores de saneamento, prevenção em áreas de risco, drenagem, contenção de encostas, pavimentação e mobilidade urbana. O sexto e último eixo foi denominado de Comunidade Cidadão, incluindo ações para criação e ampliação de creches e pré-escolas, unidades de pronto atendimento, unidades básicas de saúde, quadras esportivas nas escolas, praças de esportes e cultura.

Diante deste contexto de crescimento econômico, a cidade do Rio Grande, vem sendo contemplada com investimentos e ações relacionadas aos programas de governo e também com uma série de atividades econômicas que, indiretamente, são geradas por este ciclo de desenvolvimento, já que a cidade apresenta às condições favoráveis em relação à localização e logística portuária.

4.1. A IMPORTÂNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE NA ATUALIDADE

O Porto do Rio Grande é considerado um dos principais portos brasileiros, possuindo um grande potencial para se tornar um polo concentrador de cargas da região. É o segundo porto mais importante do Brasil devido a sua estrutura e possui um dos maiores terminais de containers, além de sua localização privilegiada.

O modelo de gestão das infra-estruturas e de organização dos serviços portuários até os anos 1990 correspondia a um regime fortemente marcado pela presença do Estado. A partir desse período tal perspectiva de desenvolvimento portuário entrou em crise, dando lugar a um discurso que passa a destacar à ineficácia do poder do Estado como agente financiador e estruturador, em prol da

abertura da economia e investimentos para as empresas privadas em favor do crescimento econômico.

Nesse contexto, o Porto do Rio Grande acaba sendo privatizado, ganhando um novo papel frente às necessidades de construção de terminais preparados para atender uma demanda cada vez mais especializada.

Podemos afirmar que as tendências atuais que levam à modernização dos portos acompanham uma tendência mundial, que se reflete não só na cidade do Rio Grande, mas em todas as cidades portuárias, principalmente pela necessidade de ampliação de suas áreas de expansão, que acabam por atingir os núcleos urbanos, fato notado na realidade que está sendo investigada, já que muitas áreas na cidade foram sendo formadas em função das atividades do próprio Porto. Além disso, as mudanças nas cidades portuárias refletem-se em todo o seu processo de produção do espaço urbano, gerando novas demandas e fazendo ressurgir velhos problemas.

Essas mudanças relacionam-se ao processo de produção, hoje atingindo uma escala globalizada e um crescimento do comércio internacional que exige maior agilidade nos fluxos físicos, administrativos e de informação. Os portos, neste contexto, devem então aumentar a sua competitividade.

Atualmente, além da instalação de toda uma infraestrutura portuária, no sentido de aumento do calado, da incorporação e utilização de áreas de expansão criadas, que até então não haviam sido utilizadas, existe também uma demanda por instalação de zonas de localização de atividades logísticas. Nesse sentido, buscando uma maior competitividade dos portos brasileiros em relação aos dos países ricos e desenvolvidos, é criada no ano de 1993 a Lei Nº 8.630, conhecida como Lei de Modernização Portuária.

Antes de a criação da Lei, os portos eram responsáveis pelos investimentos em equipamentos, manutenção e armazenamento de tudo o que era necessário para a realização das operações portuárias, dificultando em termos de crescimento.

Atualmente o Porto de Rio Grande é administrado pela Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG, autarquia estadual vinculada à Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Rio Grande do Sul. Como a criação da Lei 8.630/93 permitiu a atuação de empresas privadas, a SUPRG é a autoridade portuária executiva que tem por responsabilidade coordenar e fiscalizar as atividades das entidades atuantes no porto organizado, nos termos da Lei.

Segundo Nascimento (2005, p. 59):

A Lei dos Portos, como veio a ser conhecida, trouxe uma profunda reformulação nos conceitos postos em prática na vida portuária brasileira, notadamente no que diz respeito à exploração das instalações portuárias, à prestação dos serviços portuários, às relações capital-trabalho no trabalho portuário, à administração portuária e à participação do Estado na atividade portuária.

Segundo o mesmo autor, a Lei introduz poderosos mecanismos que ensejam a privatização da exploração dos portos organizados através da concessão, construção, reforma, ampliação, melhoramento, arrendamento e exploração de instalações portuárias mediante contrato de concessão ou autorização do Ministério competente, bem como a privatização da prestação dos serviços portuários através de pré-qualificação de empresas operadoras portuárias.

No que concerne às relações capital-trabalho, as principais modificações dizem respeito à:

- Transferência da gestão de mão-de-obra do trabalho portuário dos sindicatos dos trabalhadores para órgãos gestores de mão-de-obra;
- Transferência da prerrogativa de registro e identificação do trabalhador portuário da União para uma entidade privada, no caso o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO);
- Subordinação de todos os aspectos das relações capital-trabalho no porto, inclusive a gestão da mão-de-obra, às normas que forem pactuadas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Nascimento (2005, p. 59), afirma que:

no que se refere à administração dos portos, o aspecto mais revolucionário é a criação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que traduz em toda a plenitude a intenção de delegar à comunidade local tanto a supervisão da atuação de sua administração quanto a atribuição do planejamento e das decisões sobre o desenvolvimento de cada porto organizado.

Das atribuições que eram exercidas, até a criação da Lei pelo governo federal passam então a ser responsabilidade dos representantes do governo em todas as escalas, dos operadores portuários e dos próprios usuários, essas, segundo Nascimento (2005, p. 60) referem-se a medidas como:

- Baixar o regulamento de exploração do porto;
- Homologar horário de funcionamento;

- Opinar sobre orçamento, promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- Fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- Defender a prática da concorrência;
- Atrair cargas;
- Manifestar-se sobre programas de obras, aquisições e melhoramento;
- Aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- Estimular a competitividade etc.

No ano de 1994 chega ao fim o prazo do Contrato de Concessão Portuária ao Estado, que foi prorrogado até 31 de março de 1997 para possibilitar os ajustes impostos pela Lei nº 8.630/93. Essa Lei mudou significativamente as relações de trabalho e a operação nos portos brasileiros, e em Rio Grande não foi diferente. Hoje, entre outras alterações, o trabalho portuário é feito totalmente por operadores portuários privados.

A Lei Estadual nº 10.722, de 18 de janeiro de 1996, desmembrou o Porto do Rio Grande do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, criando a autarquia Superintendência do Porto de Rio Grande - SUPRG, para administrar o Porto do Rio Grande na qualidade de executor da Delegação da União ao Estado do Rio Grande do Sul, situação atual do complexo portuário do Rio Grande, cuja vocação é de ser o grande centro concentrador de cargas do Mercosul.

Em março de 1997, foi assinado o Convênio nº 001/97 - PORTOS/97, que delegou ao Estado do Rio Grande do Sul a administração e exploração dos portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre e Cachoeira do Sul, por mais 50 anos.

A década de 1990 caracterizou-se por um período em que a cidade do Rio Grande passou por um processo de desaceleração econômica que teve início com o fechamento das indústrias na cidade, estendendo-se o baixo número de investimentos até o início deste século.

Atualmente, a economia da cidade começa uma nova fase de investimentos diretamente relacionada às atividades portuárias, e indiretamente a uma série de outras atividades complementares à reprodução do espaço da cidade. A perspectiva de consolidação da cidade como Polo Naval reinicia uma nova fase de mudanças em Rio Grande.

Essa nova fase de crescimento econômico reflete o contexto da globalização, o qual vem alterando configurações territoriais a partir dos anos 1980, quando inovações técnicas passaram a exigir uma nova organização dos territórios caracterizada por fluxos mais dinâmicos e pela existência de redes que estruturam a

economia em nível mundial. Nesse contexto os portos passam a representar importantes elos de ligação de uma rede que permite a circulação da produção, principalmente àqueles que apresentam condições de expansão de atividades, como é o caso do Porto do Rio Grande, assumindo um papel de extrema importância na economia globalizada. Desta forma o espaço passa a ser alterado em função das necessidades que viabilizam essas ações mais eficazes, revelando um de seus principais atributos, sua condição de se transformar e de ser dinâmico.

As transformações que estão sendo realizadas na cidade do Rio Grande atualmente devem ser interpretadas como parte de uma totalidade definida como a construção de uma economia globalizada que impõe ações aos lugares e os transformam de acordo com suas necessidades.

Na verdade nossa visão geográfica aqui representada, somente nos permite uma análise das mudanças que hoje acontecem em uma escala local, caracterizada pela cidade do Rio Grande, como sendo decorrentes de um processo mais amplo, considerando-as como parte de um todo, ou seja, um aspecto de uma realidade mais ampla.

Como afirma Santos (1997, p. 96):

Assim, o espaço, é, antes do mais, especificação do todo social, um aspecto particular da sociedade global. A produção em geral, a sociedade em geral, não são mais que um real abstrato, o real concreto sendo uma ação, relação ou produção específicas, cuja historicidade, isto é, cuja realização concreta, somente pode dar-se no espaço.

Poderíamos nos utilizar do conceito de totalidade trabalhado pelo mesmo autor. De acordo com o mesmo autor:

Segundo essa idéia, todas as coisas presentes no Universo formam uma unidade. Cada coisa nada mais é que parte da unidade, do todo, mas a totalidade não é uma simples soma das partes. As partes que formam a Totalidade não bastam para explicá-la. Ao contrário, é a Totalidade que explica as partes (SANTOS, 1997, p. 93).

Desta forma, analisar somente as mudanças na cidade, não nos leva a uma real interpretação dos fatos, é preciso entender o processo global ao qual elas estão relacionadas e por que elas acontecem, no sentido de atender as necessidades de uma dinâmica econômica global, que reflete diferentemente nos lugares.

A totalidade é vista dessa forma como um elemento central para o conhecimento e análise da realidade, é o espaço que, afinal, permite à sociedade

global realizar-se como fenômeno. E assim o espaço da cidade passa cada vez mais a absorver essas mudanças sentidas na escala local, porém impostas pela sociedade global. É importante compreender o todo.

As mudanças a que assistimos hoje nas cidades, não só em Rio Grande, fazem parte do atual processo de globalização e das transformações ocorridas pelo capitalismo brasileiro no final do século XX e início do XXI, que atinge de forma diferente cada lugar.

O Brasil passa nesse período citado a ser considerado um país de oportunidades de investimentos para empresas maiores que atuam em uma escala cada vez mais globalizada, destacando-se a região Sul e mais especificadamente a metade Sul como privilegiada, dada sua caracterização geográfica como portadora do Porto do Rio Grande e também pelas oportunidades de crescimento econômico e oferta de empregos, o que traria um aquecimento para a sua economia.

Dentro das políticas desenvolvidas pelo Brasil uma das transformações que pudemos observar foi a estratégia utilizada no fortalecimento das empresas nacionais que atendem às exigências oferecidas pela expansão capitalista mundial. Entre essas empresas podemos citar a Petrobrás, protagonista dos investimentos realizados em Rio Grande através do Polo Naval.

A indústria naval tem sido alvo de muitos investimentos, assim como os demais setores produtivos, fazendo parte de uma política desenvolvimentista que vem sendo desenvolvida no Brasil há alguns anos.

Segundo Maricato (2011a, p. 31):

O segundo governo de Lula trouxe uma grande mudança na orientação política econômica. Depois de Palocci ter sido afastado (ainda no primeiro governo), com Dilma Roussef na Casa Civil, teve início no governo uma orientação desenvolvimentista. Um Estado forte que investe na construção de infraestrutura econômica e social e ainda na ampliação de conglomerados brasileiros privados, para torná-los competitivos no mercado internacional.

O fortalecimento da indústria naval é um dos setores que vem se destacando e a cidade do Rio Grande é o palco da formação deste polo que acaba por impulsionar a economia da região.

Em 26 de fevereiro de 2013 foi lançado em Brasília-DF o Plano de Desenvolvimento de Arranjos Produtivos Locais para o setor de petróleo, gás e naval, projeto no qual o Rio Grande do Sul é um dos cinco estados contemplados, e

a cidade do Rio Grande, por ser local de instalação do Polo Naval é um dos principais municípios atingidos.

De acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, os Arranjos Produtivos Locais (APLs) são:

[...] aglomerações de empresas, localizadas em um mesmo território, que apresentam especialização produtiva e mantêm vínculos de articulação, interação, cooperação e aprendizagem entre si e com outros atores locais, tais como: governo, associações empresariais, instituições de crédito, ensino e pesquisa (OBAPL, 2011, s/p).

Outra definição para o conceito foi elaborada pela Rede de Pesquisa em Sistemas Produtivos e Inovativos Locais, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, que diz:

Arranjos produtivos locais são aglomerações territoriais de agentes econômicos, políticos e sociais - com foco em um conjunto específico de atividades econômicas - que apresentam vínculos mesmo que incipientes. Geralmente envolvem a participação e a interação de empresas - que podem ser desde produtoras de bens e serviços finais até fornecedoras de insumos e equipamentos, prestadoras de consultoria e serviços, comercializadoras, clientes, entre outros - e suas variadas formas de representação e associação. Incluem também diversas outras organizações públicas e privadas voltadas para: formação e capacitação de recursos humanos, como escolas técnicas e universidades; pesquisa, desenvolvimento e engenharia; política, promoção e financiamento (OBAPL, 2011, s/p).

Duas características são necessárias para que um APL se consolide no território: a primeira é possuir um número significativo de empreendimentos e de indivíduos que atuam em torno de uma atividade produtiva predominante e a segunda é compartilhar formas percebidas de cooperação e algum mecanismo de governança. Podem incluir pequenas, médias e grandes empresas.

A formação deste Arranjo Produtivo Local do Polo Naval e Offshore em Rio Grande foi reconhecido e selecionado juntamente com outros sete APLs do Rio Grande do Sul para fazer parte do projeto de fortalecimento dos APLs do Governo do Estado. A proposta foi construída em parceria entre várias entidades, incluindo o SEBRAE/RS, empresas da região, poder público e instituições de ensino.

A consolidação dessa área é resultado de um trabalho conjunto entre vários atores da região em que a participação do SEBRAE/RS vem se dando desde o ano de 2005, juntamente com as micro e pequenas empresas através do projeto de

Adensamento da Cadeia de Fornecedores de Petróleo e Gás, mediante convênio com a Petrobrás.

De acordo com a gerente da Regional Sul do SEBRAE/RS, Rosani Boeira Ribeiro, em entrevista ao SEBRAE, publicada em junho de 2013:

Embora o APL do Polo Naval já existisse na prática devido à presença de empresas, associações, entidades e instituições de ensino com interesses afins, a seleção reconhece oficialmente o Arranjo Produtivo Local no Estado do Rio Grande do Sul (*apud* SEBRAE-RS, 2013, s/p).

Rosani lembra que o APL já havia sido reconhecido em nível nacional pelo Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Internacional (MDIC), Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e Petrobrás.

Após a seleção foi organizada a coordenação das ações para a construção do plano de desenvolvimento, o qual é composto por ações de curto, médio e longo prazo, com uma duração de quatro anos, pela Universidade Federal do Rio Grande.

De acordo com o vice-reitor da FURG, Danilo Giroldo,: “Todos os envolvidos no projeto aprovado pelo governo do Estado irão contribuir nesta etapa que contará com recursos da ordem de R\$ 100 mil. O APL também receberá R\$ 96 mil anuais para criar e manter uma estrutura física” (*apud* SEBRAE-RS, 2013, s/p).

Os eixos que deverão ser trabalhados são: Modernização da Gestão, Desenvolvimento Econômico e Social, Planejamento Territorial e Infraestrutura, Formação de Recursos Humanos e Tecnologia e Inovação.

As ações para elaboração do Plano serão realizadas com recursos do Fundo de Fortalecimento dos APLs, o qual é formado com a contribuição de recursos de grandes empresas mediante incentivos fiscais concedidos pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul e de entidades que compõem a governança do APL. Ao todo, os oito novos APLs poderão acessar um total de R\$ 4 milhões para apoio à governança e à elaboração de planos de desenvolvimento, além de um potencial de R\$ 7,2 milhões ao ano com incentivo fiscal. Serão exigidas contrapartidas financeiras ou econômicas crescentes, iniciando em pelo menos 10% do valor recebido já no primeiro ano.

Conforme o presidente da Agência Gaúcha de Desenvolvimento e Promoção do Investimento (AGDI), Ivan De Pellegrin, os APLs de indústria oceânica, como o de Rio Grande, fazem parte do que a Política Industrial gaúcha considera como Nova Economia: Esses são setores ainda não

consolidados no RS, mas que apresentam elevado potencial de agregação de valor” [sic]. A AGDI coordena o projeto de fortalecimento dos APLs.

Para o presidente do SEBRAE/RS, Vitor Augusto Koch, priorizar APLs como instrumento de desenvolvimento local e regional é fundamental para o crescimento econômico do Rio Grande do Sul. “Com o reconhecimento do APL Polo Naval estaremos beneficiando empresas dos municípios de Rio Grande, Pelotas, São José do Norte, Capão do Leão e Arroio do Padre”, acrescenta Koch (SEBRAE-RS, 2013, s/p).

Até o ano de 2006, o estado do Rio Grande do Sul não contava com uma indústria offshore desenvolvida, essa só veio se tornar realidade mediante um contrato entre a Petrobrás e um estaleiro de Rio Grande, que deu então início ao processo que levou as ações de implantação do Polo Naval na cidade. As condições geográficas da região, como uma hidrovia com potencialidade de integrar muitas regiões, favorecem a instalação desse projeto.

De acordo com o vice-presidente da Agência Gaúcha de Desenvolvimento Industrial (AGDI), Aloísio Félix da Nóbrega:

[...] Temos nossa ‘benção geográfica’: uma hidrovia capaz de integrar muitas regiões. E ali queremos reproduzir a lógica das grandes montadoras automobilísticas, estudando as localidades que podem receber investimentos adicionais, mais empresas, mais polos. Não se trata só de investimentos financeiros do Estado, e sim de uma ação de inteligência, de aproveitamento do potencial (*apud* MDIC, 2013, s/p).

O espaço é dotado cada vez mais de uma racionalidade sob a égide do mercado, das ações que são importantes para reprodução das relações capitalistas que se instalam, transformando o território de acordo com a lógica dos agentes hegemônicos que comandam o processo, e muitas vezes até o tornando estranho à sociedade local.

Não são somente as grandes cidades que são transformadas pela técnica e pelas ações de interesses do capital; na atualidade, devido à flexibilidade das ações das empresas, elas irão atuar nos lugares que forem mais atrativos economicamente.

Como afirma Santos (2007, p. 194):

Agora, os atores hegemônicos, armados com uma informação adequada, servem-se de todas as redes e se utilizam de todos os territórios. Eles preferem o espaço reticular, mas sua influência alcança também os espaços banais mais escondidos.

Conforme afirma o prefeito, em exercício, Sr. Alexandre Lindenmeyer, ao se posicionar em relação ao Plano de Desenvolvimento de Arranjos Produtivos Locais para o Setor de Petróleo, Gás e Naval:

Vai tornar a indústria brasileira mais competitiva, seja para fornecermos à Petrobras, ou no curto e médio prazo, globalmente, com geração de trabalho e renda. Nós temos uma empresa-âncora, nós temos a demanda, nós temos os recursos naturais e, dentro desse contexto, a articulação entre os APLs do país é estratégica (*apud* MDIC, 2013, s/p).

No contexto de buscar maior eficiência e competitividade aos portos brasileiros foi estabelecida a Medida Provisória 595, que estabelecerá novas regras para o setor portuário. Segundo o ministro da Secretaria Especial dos Portos, Leônidas Cristino, até 2015 a capacidade dos portos brasileiros não dará conta da demanda que vem evoluindo a cada ano.

A MP significa, segundo ele, uma tentativa de tornar os portos públicos, administrados pelo governo federal, mais competitivos, abrindo frentes de concessão de serviços portuários à iniciativa privada para, dessa forma, chegar a uma redução de custos da atividade. Além disso, o objetivo é ter mais investimentos para o setor.

De acordo com entrevista em 26 de fevereiro de 2013, o senhor Leônidas Cristino, ministro da Secretaria Especial dos Portos, afirma: “[...] o objetivo da Medida Provisória 595 foi estabelecido a partir de um diagnóstico de baixa eficiência logística no escoamento da produção e do breve esgotamento da capacidade instalada” (PEDUZZI; MACEDO, 2013, s/p).

Segundo o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), um dos pontos positivos para os empresários gaúchos é a consolidação das definições de portos público (operados por arrendamento contratado em licitação) e portos privados, instalação fora da área do porto público. Segundo ele, isso coloca fim à discussão sobre operação de cargas próprias ou de terceiros, que travou o setor por muitos anos. Significa uma forma de atrair investimentos privados, fomentar a competição e dar segurança jurídica (PEDUZZI; MACEDO, 2013).

Desta forma o governo vem aplicando recursos nos portos e já foram realizadas obras emergenciais, como dragagens de aprofundamento em mais de 20 portos brasileiros para que os navios pudessem entrar e sair com uma maior capacidade de carga, chegando a 100%, além da ampliação e sustentação de

berços locais para atracagem. A expectativa é que o investimento público nesse setor alcance R\$ 6,4 bilhões, sendo R\$ 3,8 bilhões destinados à dragagem de aprofundamento dos canais e manutenção. Esse montante é complementar aos R\$ 8,4 bilhões previstos pelo Programa de Aceleração do Crescimento.

Após a criação e aprovação da MP 595, uma das mudanças é que a responsabilidade pelos trâmites relativos à atividade portuária passa a ser responsabilidade da Secretaria Especial dos Portos e não mais dos Conselhos Regionais da Autoridade Portuária (CAPs).

A MP 595 também abre a possibilidade de serem contratados trabalhadores não registrados ou cadastrados no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo), e na visão das lideranças sindicais isso será prejudicial à categoria, porque diminuirá os salários. O governo vem acenando uma nova possibilidade de criação de dois novos benefícios aos trabalhadores, a criação de um seguro, nos moldes do seguro desemprego, para garantir uma renda mínima aos trabalhadores portuários avulsos e uma aposentadoria diferenciada, porém essas questões, segundo a ministra-chefe da casa civil na época, Gleisi Hoffmann, ainda estavam em análise no Ministério da Previdência e não existia nada ainda de concreto definido.

Os objetivos de todas essas ações é tornar o espaço brasileiro mais fluido para difusão das atividades econômicas através, neste caso, da modernização das atividades dos portos. Porém, na visão de Santos e Silveira (2001), o resultado disso é a privatização do território, mediante o uso intensivo de recursos públicos que acabam por favorecer e incentivar o uso por empresas privadas, dando um caráter corporativo ao território. Ele afirma que:

Na medida em que essas empresas arrastam, na sua lógica, outras empresas industriais, agrícolas e de serviços, e também influenciam fortemente o comportamento do poder público, na União, nos Estados e nos municípios, indicando-lhes formas de ação subordinadas, não será exagero dizer que estamos diante de um verdadeiro comando da vida econômica e social e da dinâmica territorial por um número limitado de empresas. Assim, o território pode ser adjetivado como um território corporativo, do mesmo modo que as cidades também podem ser chamadas de cidades corporativas, já que dentro delas idênticos processos se realizam (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 291).

O governo federal lançou, por exemplo, em dezembro de 2012 um pacote de R\$ 54 bilhões para os portos, a ser financiado pelo governo e também pela iniciativa privada (MACHADO, 2012). Além dos novos investimentos que têm a previsão para

serem gastos de forma escalonada até o ano de 2017, o plano prevê o fim das outorgas como critério de licitação, na tentativa mais uma vez reafirmada de aumentar a eficiência e a competitividade no setor.

Segundo a presidente Dilma Rousseff:

Nosso objetivo não é arrecadar para a Fazenda Nacional. Não queremos com os portos ganhar mais dinheiro cobrando uma outorga maior. No passado pode ter feito sentido isso, agora estamos num outro momento, o da competitividade (*apud* MACHADO, 2012, s/p).

A presidente afirma que o objetivo principal do pacote é o aumento da movimentação de cargas com regras mais claras e precisas. O governo pretende criar um marco regulatório para os portos, a fim de permitir a regulação da praticagem, uma manobra de alto custo feita para posicionar as embarcações nos portos, a eliminação de barreiras, a abertura de chamadas públicas para Terminais de Uso Privado (TUP) e a agilização de processos de arrendamentos e de licenciamentos ambientais.

O critério agora passa a ser maior movimentação com menor tarifa, a formulação do pacote foi costurada durante meses e em dezenas de reuniões que mobilizaram principalmente a Casa Civil, a Secretaria dos Portos, o Ministério do Planejamento e a Advocacia Geral da União.

Os recursos somam um total de R\$ 31 bilhões gastos até o ano de 2014, e, R\$ 23,2 bilhões até 2017. Serão beneficiados mais de 20 portos nas regiões Sudeste, Nordeste, Norte e Sul.

De acordo com informações fornecidas a pesquisadora, em entrevista realizada no dia 7 de dezembro de 2012, pelo superintendente do Porto do Rio Grande, na época o Sr. Dirceu Lopes, o município será contemplado com R\$ 1 bilhão para o processo continuado de dragagem nos próximos dez anos. Nessa verba estão incluídos aprofundamento, bacias de evolução e manutenção do calado.

Algumas mudanças, de acordo com o superintendente, já estão em fase de concepção do projeto executivo, como a qualificação da infraestrutura de acostagem e retroáreas para depósito de operação de carga e descarga, novo terminal automotivo e construção de um cais de atracação para navios de transporte de carros, além do processo de segurança da navegação marítima, considerado por ele como um dos maiores investimentos dos últimos tempos no setor portuário.

Em relação à estrutura portuária, a cidade do Rio Grande abriga o Terminal de Containeres (Tecon), um dos principais do Brasil, ficando atrás somente do Porto de Santos. O Terminal movimenta 98% da carga containerizada que passa pelo Porto do Rio Grande.

Desde o início de suas operações na cidade do Rio Grande os investimentos chegaram a U\$ 250 milhões na expansão e modernização de sua estrutura, o equivalente a triplicação do cais de atracação para 900 metros, aquisição de seis guindastes post-panamax e oito guindastes RTGs, disponibilidade de área para movimentação e armazenagem de containers de 350 m², manutenção de 17 mil m² de armazéns para carga geral e especiais, 10 gates de acesso e saída do terminal e um moderno sistema informatizado de gerenciamento operacional.

O Tecon de Rio Grande atualmente é operado pela Wilson Sons, e no mês de outubro de 2013 registrou um recorde histórico quando o terminal movimentou 41.479 containers, conquistando a segunda posição em movimentação no Brasil, perdendo apenas para o terminal de Santos - SP. O aumento deu-se em todas as operações em relação ao mês anterior o transbordo registrou um crescimento de 51%, a cabotagem de 18%, a exportação de 11% e a importação de 7%. Entre as cargas mais movimentadas estão o tabaco, resina e peças, e os principais destinos foram o Extremo Oriente (38%) e os Estados Unidos (31%).

Os excelentes resultados devem-se a diversos fatores, entre eles, segundo Thierry Rios, diretor comercial do Tecon Rio Grande, os 24 maiores clientes registraram seus melhores índices de 2013 no mês de outubro. As empresas a que se refere são Braskem, Universal Leaf Tabacos, Souza Cruz, Camil Alimentos e AGCO do Brasil.

O Grupo Wilson Sons é um dos maiores operadores integrados de logística portuária e marítima e soluções de cadeia de suprimento no mercado brasileiro, com 176 anos de experiência. A companhia conta com uma rede de atuação nacional e presta uma gama completa de serviços para as empresas que atuam na indústria de óleo e gás, no comércio internacional e na economia doméstica. As principais atividades do Grupo são divididas em dois sistemas - Portuário e Logístico e Marítimo.

Segundo o presidente do Tecon, Paulo Bertinetti, um dos objetivos da empresa é se tornar um dos melhores terminais de containers da América do Sul,

concentrando a carga dos países do Cone Sul, o que é amplamente favorável devido também a suas características geográficas.

Entre as facilidades que o Terminal oferece para seus clientes importadores e exportadores estão *Reefer Intelligence*, canal exclusivo para atendimento dos clientes de cargas refrigeradas, o *Import Desk*, cuja finalidade é agilizar os processos burocráticos das mercadorias importadas que passam pelo terminal, o sistema de agendamento via internet para entrega de containers de exportação e cabotagem, o que agiliza a entrada de caminhões, evitando espera desnecessária das transportadoras. Além disso, equipes de atendimento estão disponíveis aos clientes nos escritórios de Porto Alegre e Caxias do Sul.

Outros diferenciais do terminal são operações 24 horas por dia, durante todos os dias da semana, sistema de gerenciamento informatizado Sparcs Navis e Scol, equipamentos de última geração e órgãos públicos instalados nos prédios do terminal, além de possibilidade de interiorização através dos três modais: ferroviário, hidroviário e rodoviário, armazéns para cargas especiais, janelas de atracação e conformidade com ISPS Code – IMO nº: 5.313.

O uso do container é de extrema importância para o comércio internacional, porém exige altos investimentos, o que confere ao Tecon de Rio Grande um papel de grande relevância, uma vez que entre seus objetivos está atingir a posição de um dos melhores da América Latina. Esta modalidade de armazenamento de carga e transporte é responsável pelo aumento de volume de trocas de mercadorias, devido ao fato de ser uma embalagem que pode ser transferida facilmente por meios de equipamentos, como é o caso dos guindastes, para outro veículo de transporte sem manuseio da carga interior.

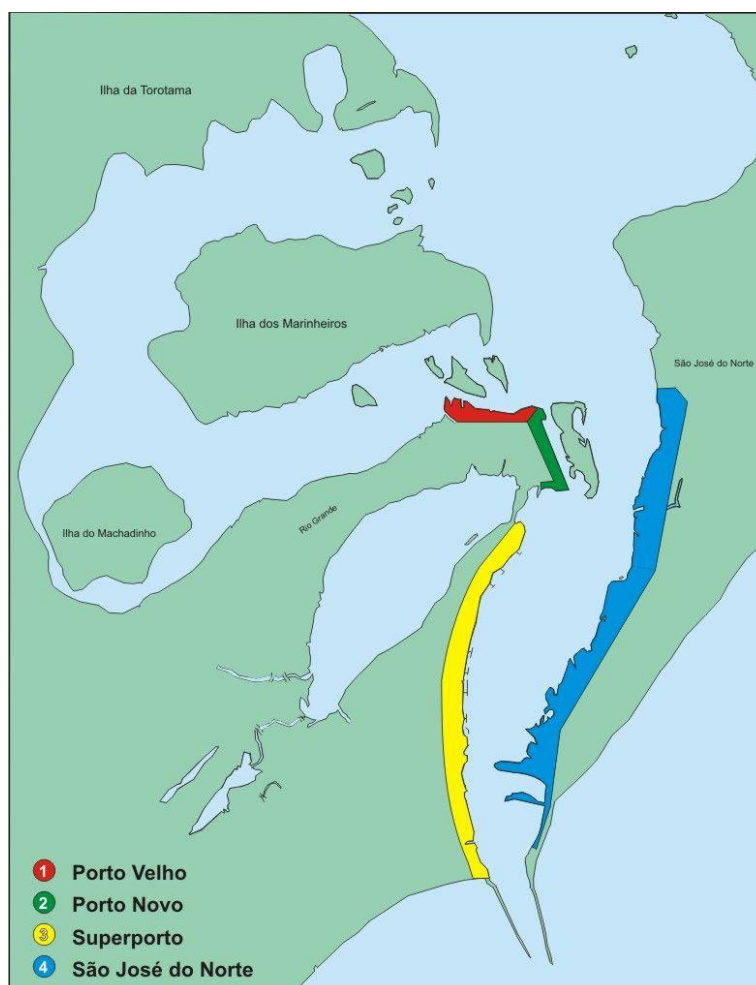
O container possui algumas vantagens, segundo Nascimento (2005), dentre as quais se destacam: maior proteção para a carga pelo fato de ser um cofre de carga (impermeável, seguro e rígido); economia de embalagem por ser duradoura; rapidez do transporte pela facilidade de transferência, podendo se adicionar a essas a eliminação do manuseio de carga nos portos e terminais; permite a consolidação de cargas, possui tarifa de frete especiais *For All Kind* (FAK) e menor custo de embalagem.

Como desvantagens, o container exige grande investimento de capital para a movimentação da unidade de carga nos locais de recebimento, e expedição,

embora haja padrões ISO, há diferenças de especificações técnicas. Outras desvantagens são espaços perdidos dentro da unidade de carga; pagamento de aluguel do equipamento e pagamento de taxas de *demurrage* (sobre-estadia); transporte de container vazio para o local onde se faz a estufagem do mesmo, bem como custos de reparos, reposição e retorno dos containeres. A incorporação da tara do equipamento na tonelagem global de transporte pode acarretar acréscimos no valor do frete rodoviário em situações em que a carroceria for do tipo reversível container/carga seca, além da principal desvantagem que acompanha o cenário atual: o balanço desigual no comércio containerizado entre países desenvolvidos e em desenvolvimento.

Atualmente, segundo o zoneamento, o Porto do Rio Grande opera com quatro zonas portuárias: Porto Velho, Porto Novo, Superporto e São José do Norte, conforme a Figura 7, logo abaixo:

Figura 7 – Zoneamento do Porto do Rio Grande



Fonte: Plano de Zoneamento das Áreas do Porto Organizado do Rio Grande.

A tabela abaixo mostra os usos das diferentes zonas delimitadas na Figura 7:

Tabela 1: Zonas portuárias e usos

Zonas portuárias	Usos
Porto Velho	<ol style="list-style-type: none"> 1. Área de carga geral para navegação interior 2. Área de ensino e pesquisa 3. Área de turismo e lazer 4. Terminal de passageiros 5. Área pesqueira 6. Área de turismo 7. Área militar
Porto Novo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Área de turismo, lazer e preservação ambiental 2. Área militar 3. Área de carga geral 4. Área de “Roll-On/Roll-Off” 5. Área de containers de fertilizantes 6. Área de construção e reparo naval 7. Área de Expansão
Superporto	<ol style="list-style-type: none"> 1. Área de serviços 2. Área de granéis líquidos e fertilizantes 3. Área de construção e reparo naval 4. Área de granéis agrícolas 5. Área de containers 6. Área de ligação Rio Grande/São José do Norte 7. Área de produtos florestais 8. Terminal pesqueiro 9. Base naval 10. Área de exploração portuária 11. Área ocupada com fins residenciais e industriais 12. Área de administração e manejo ambiental 13. Área de armazenagem de cargas especiais
São José do Norte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Área de produtos florestais 2. Área de construção e reparo naval 3. Área de expansão 4. Área de expansão

Fonte: Plano de Zoneamento das Áreas do Porto Organizado do Rio Grande.

Diante do processo de modernização do Porto e implantação das atividades do Polo Naval, outro fator de extrema importância para a consolidação dessas ações na região é o processo de qualificação profissional, o qual se constitui como um dos importantes pilares para a implementação da cadeia produtiva de Petróleo e Gás.

4.2. A QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL NO CONTEXTO DE MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE RIO GRANDE

A cidade do Rio Grande, no que se refere à mão de obra qualificada, não estava preparada para atender essa demanda por várias funções. Os trabalhadores rio-grandinos na sua grande maioria não tinham qualificação para ocupar as vagas nas empresas, o que fez com que aumentasse a vinda de trabalhadores de outras regiões, que acabaram se direcionando para a cidade, resultando em um aumento na demanda por serviços e infraestrutura local.

Com o objetivo de qualificação de trabalhadores para o setor, foi instituído pelo Governo Federal, através do Decreto nº 4.925, de 19 de dezembro de 2003, o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural – Prominp. O programa visa a disponibilizar recursos humanos qualificados para eventuais vagas em empresas privadas no mercado de trabalho nacional, nas categorias profissionais e quantidades requeridas de níveis básico, médio, técnico de nível médio e superior para a implementação dos empreendimentos do setor de petróleo e gás no Brasil previstos para o período de 2012 a 2013. O Prominp, que tem a coordenação do Ministério de Minas e Energia (MME), conta com a participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), da Organização Nacional da Indústria do Petróleo (ONIP) e das associações de classe: Associação Brasileira de Engenharia Industrial (ABEMI), Associação Brasileira de Consultores de Engenharia (ABCE), Associação Brasileira da Infra-Estrutura e Indústrias de Base (ABDIB), Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (ABIMAQ), Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (ABINEE), Associação Brasileira da Indústria de Tubos e Acessórios de Metal (ABITAM), Sindicato Nacional da Indústria da Construção Naval (SINAVAL) e Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Diante da necessidade de capacitação de profissionais para que o setor de petróleo e gás atenda as demandas da competitividade internacionalmente, o Prominp foi estruturado através de um plano em escala nacional para atender todas as regiões e locais onde esse ramo da indústria vem de desenvolvendo. Foi estruturado, no ano de 2006, o Plano Nacional de Qualificação Profissional (PNQP), com o objetivo de qualificar profissionais nos diferentes elos da cadeia de suprimento do setor.

O Plano tem por meta qualificar os profissionais nos estados onde há investimento na área de petróleo e gás, através de cursos gratuitos. O número de cursos oferecidos e as categorias dependem da localização dos empreendimentos e do diagnóstico de profissionais necessários para implantação dos mesmos, levando em consideração o cronograma das etapas de construção e montagem.

As categorias dos cursos oferecidos gratuitamente e com possibilidade de bolsas abrangem diferentes níveis de qualificação, entre esses nível básico, médio, técnico e superior, distribuídos em 185 categorias, agrupadas nos seguintes segmentos: construção civil, construção e montagem, operação e manutenção e engenharia. Além desses, o PNQP também oferece cursos voltados para o desenvolvimento de lideranças, como supervisores e encarregados, e preparatórios para certificação de profissionais, como é o caso dos inspetores.

Esse processo de qualificação, de iniciativa da Petrobrás, está condicionado à Agência Nacional do Petróleo (ANP), devido ao fato de que os investimentos nessa área são abatidos da empresa, atendendo a cláusula de investimento em pesquisa e desenvolvimento constante nos contratos de concessão para exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural.

O PNQP é destinado a duas rotas de qualificação, sendo uma voltada para o aluno público, qualificando profissionais selecionados por meio de processo seletivo público e outra que qualifica o aluno empresa, através de profissionais em parceria com as empresas, que ficam responsáveis por selecionar os alunos para os cursos, sejam esses seus próprios funcionários ou recrutados no mercado. Na rota que se destina ao aluno empresa, essa divide o custo do curso com o Prominp.

Acompanhamos o oferecimento de 467 vagas para cursos na área de metal mecânica divulgadas pela Secretaria de Cidadania e Assistência Social (SMCAS) e realizado no mês de setembro de 2011 em Rio Grande, quando houve uma grande

disputa pelas mesmas (Figuras 9 e 10), já que essa seria uma oportunidade de qualificação para atuar no Polo Naval, considerado um projeto de desenvolvimento e crescimento da cidade, que vivia até esse momento um período de estagnação econômica.

Figura 8 – Frente da Praça Saraiva na cidade do Rio Grande durante o período de oferecimento de vagas para os cursos de qualificação (Foto 1)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 9 – Frente da Praça Saraiva na cidade do Rio Grande durante o período de oferecimento de vagas para os cursos de qualificação (Foto 2)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

As vagas estavam distribuídas nos cursos de soldador de estruturas metálicas, caldeireiro, maçariqueiro, esmerilhador/lixador e soldador de tubulação. Os cursos fazem parte do Plano Setorial de Qualificação Naval (Planseq

Naval) do Governo Federal e foram oferecidos por meio de um convênio entre a Prefeitura Municipal do Rio Grande e o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), o último sendo responsável pela contratação do executor. Os mesmos foram solicitados por empresas do Polo Naval e o investimento foi de R\$ 368 mil, sendo R\$ 350 mil do MTE e R\$ 18 mil de contrapartida da Prefeitura.

Observamos, no local onde foram realizadas as inscrições para os cursos, um grande tumulto, mais de 300 pessoas esperavam nas filas por uma ficha três dias antes das datas divulgadas e ficaram acampadas em barracas e cadeiras para garantir uma vaga, o que mostra a grande carência de qualificação e uma certa ineficácia do poder público em organizar uma forma mais eficiente de selecionar os candidatos. Constatamos mulheres que esperavam com seus filhos dormindo em colchões improvisados dentro das barracas e em cadeiras na busca de uma oportunidade de trabalho.

Vagas estão sendo solicitadas na área da construção civil e no mês de outubro de 2011 foi realizada uma Audiência Pública para apresentação das propostas do Planseq Nacional relacionado a esse setor. O encontro aconteceu na cidade de São Paulo na sede da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústria de Base (ABDIB), nessa ocasião foram solicitadas pelo secretário geral de governo do Rio Grande, na época Sr. Leonardo Salum, três mil vagas para a realização de cursos de qualificação na área. Foram encaminhadas também mais duas propostas de qualificação: 2,5 mil vagas para a construção naval e mais 2,5 mil para o programa Projovem Trabalhador, destinado ao setor de serviços, tais como indústria têxtil, hotelaria e turismo, entre outros.

No período que se estendeu de 2006 a 2013, milhares de pessoas foram qualificadas através do PNQP, nos mais diferentes níveis de escolaridade estruturados em diferentes áreas do conhecimento. O objetivo era que esses trabalhadores estivessem qualificados para ocuparem vagas em plataformas de petróleo, empresas metalúrgicas que fabricam equipamentos para o setor, estaleiros para a fabricação de navios e plataformas e também em poços em terras de empresas privadas, no ano de 2014, identificadas como os grupos British, Ipiranga, HRT, Dixie Oil, OGX e Queiróz Galvão, entre outras.

As inscrições para os cursos tiveram início no ano de 2012, quando foram oferecidas, segundo dados do Prominp, 11.671 vagas em 14 estados nos níveis

básico, médio, técnico e superior. Dessas, o estado do Rio Grande do sul contou com 1.192 vagas. Para o nível básico totalizavam 7.335 vagas, para o médio e técnico 3.706 e um total de 630 para o superior. De acordo com informações do Programa a ideia seria qualificar 212.600 pessoas até o ano de 2015.

A partir do ano de 2014, o Programa intensificou o processo de qualificação através da rota Aluno Empresa, levando em consideração a experiência gerada ao longo dos seis processos seletivos públicos realizados, e verificou a necessidade de uma maior participação dos fornecedores na definição do processo de seleção dos candidatos e no perfil de entrada do profissional no mercado, com o objetivo de garantir a absorção de mão de obra qualificada pela indústria na área em questão.

Outro fato a ser salientado foi que a necessidade de qualificação profissional identificada pelo Programa acabou por impulsionar a desenvolvimento de simuladores até então inéditos no Brasil. A iniciativa permitiu que os treinamentos que antes eram realizados fora do Brasil passassem a ser realizados no país.

Foram criados o Simulador de Controle de Lastro, o Centro de Treinamento em Ambientes de Atmosfera Explosiva (Centro-EX) e o Simulador de Processos e Facilidades de Petróleo (Amb Trei), mediante convênio entre a empresa Petrobrás e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), na cidade do Rio de Janeiro. Além desses, foi desenvolvido o Simulador de Guindaste Offshore, com tecnologia totalmente brasileira e instalado em Macaé, também do Rio de Janeiro. Esse equipamento é utilizado para treinamento nos cursos de movimentação de cargas.

Foram desenvolvidas sondas-escola com o objetivo de aperfeiçoar o treinamento de profissionais que atuam em sondas de perfuração, tais como plataformista, torrlista e sondador. Constituem-se em estruturas montadas com os equipamentos de uma sonda e simulam as principais atividades que são desenvolvidas por esses profissionais. O país já conta com três unidades instaladas no Instituto Federal de Mossoró, no Rio Grande do Norte, no Senai, em Salvador na Bahia e também no Senai de Macaé, no Rio de Janeiro.

Ainda no tocante à qualificação profissional foi idealizado pela Petrobrás, no ano de 2011, o Programa de Desenvolvimento de Fornecedores da Engenharia (PDFE), com o objetivo de contribuir para o aprimoramento da gestão em saúde, meio ambiente e segurança das empresas constantes do Cadastro de Fornecedores de Bens e Serviços da área de Engenharia da Petrobrás, que teriam condições de

atender a serviços essenciais para a companhia. Foram convidadas a participar do programa as empresas pertencentes ao Cadastro Corporativo da Companhia Petronect, avaliadas com boas notas técnicas, porém com notas no quesito SMS abaixo dos padrões exigidos pela Petrobrás.

O PDFE montou as primeiras turmas nos estados da Bahia, Minas Gerais e São Paulo. Até esse ano de 2014 foram beneficiadas 41 empresas do segmento de engenharia e 74 profissionais especialistas nas áreas de saúde, meio ambiente e segurança, além dos 21.800 funcionários das áreas operacional e administrativa, além de diretores de empresas.

A escolha dos estados onde os cursos são executados foi determinada pela maior incidência local de empresas que atendessem a esse critério de avaliação. A coordenação dos cursos fica a cargo do Prominp e tem o Serviço Social da Indústria (Sesi) como instituição de ensino responsável pela execução das aulas. Para participar dessa capacitação oferecida pelo Prominp, as empresas deverão arcar com 50% dos custos relativos ao curso, e garantir a adequação da empresa às normas ISSO 14001 e OHSAS 18001.

Diante desses investimentos na cadeia produtiva de petróleo e gás, a cidade do Rio Grande passou a fazer parte de uma rede produtiva estruturada por todo o território brasileiro e para isso necessita cada vez mais buscar condições para sua efetivação. Assim, a cidade vem recebendo investimentos vultuosos para implantação do Polo Naval e modernização das atividades portuárias, esses serão descritos na próxima etapa deste trabalho.

5. O PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO DO POLO NAVAL EM RIO GRANDE

O início das atividades que marcaram os investimentos voltados à criação do Polo Naval na cidade do Rio Grande deu-se através da construção da plataforma P-53, no ano de 2004, para a Petrobrás, através da empresa Quip, criada pela sociedade de três outras, UTC Engenharia, IESA Óleo e Gás e Construtora Queiróz Galvão.

O projeto de implantação do Polo Naval teve início durante um período em que a economia da cidade vivenciava um período de estagnação econômica, embora já possuísse um tecido produtivo bastante diversificado, com atividades econômicas ligadas aos diferentes setores da economia, Rio Grande ocupava a sexta posição no ranking do Produto Interno Bruto (PIB), entre os municípios do Estado, passando para a terceira posição no ano de 2014, após investimentos relacionados ao Polo Naval. O PIB de Rio Grande em 2004 era de R\$ 3.288.533 mil, os cinco municípios que encontravam-se com os valores mais elevados eram, em ordem decrescente, Porto Alegre, Canoas, Caxias do Sul, Triunfo e Novo Hamburgo. Atualmente, apenas Porto Alegre, Canoas e Caxias do Sul apresentam esses indicadores mais elevados do que Rio Grande, que é de R\$ 8.194.552 mil, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o que demonstra um aumento significativo do PIB rio-grandino.

Das empresas que aqui chegaram, a UTC Engenharia possui sede em São Paulo e é uma das principais empresas brasileiras de montagem e construção industrial. A IESA Óleo e Gás é uma empresa de engenharia, construção e montagem com sede em Araraquara – SP e a Queiróz Galvão possui sua sede em Pernambuco e filiais nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Maranhão, sendo considerado um dos maiores grupos empresariais do Brasil. Ambas, atraídas pelas características logísticas da área industrial do Rio Grande e do atual momento de desenvolvimento econômico brasileiro favorável para os setores de óleo e gás, vieram investir na região.

No início de suas atividades a Quip trabalhava com cerca de 30% de trabalhadores rio-grandinos, o que fez com que a cidade tivesse que se adaptar rapidamente para a chegada de grande contingente de trabalhadores que vinham de outras regiões do país. O resultado disso foi um aquecimento dos demais setores da

economia como construção civil, rede hoteleira, educação, mobilidade, segurança e comércio em geral.

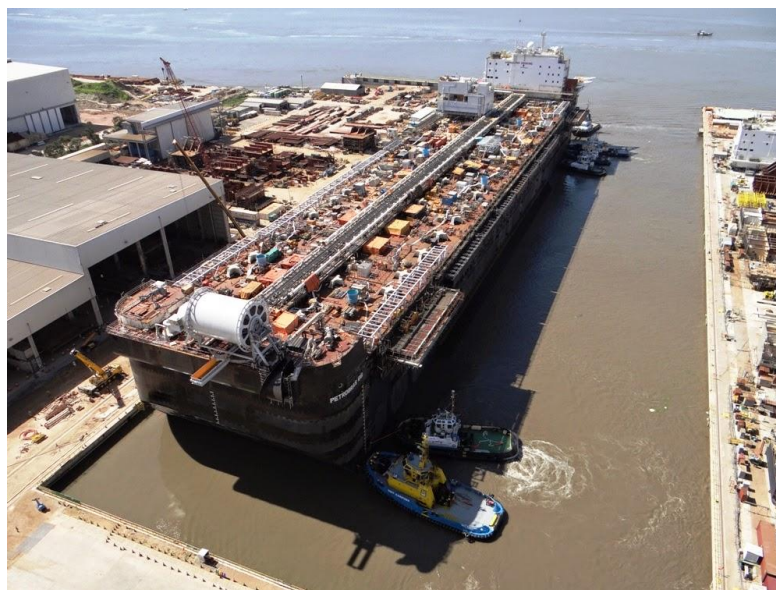
Uma das primeiras obras de grande porte teve início em 2008, referentemente à montagem do pórtico-guindaste do chamado Dique Seco (Figuras 10 e 11), que pode ser considerado o primeiro desse porte localizado no Brasil, no Superporto de Rio Grande. O equipamento veio em duas partes e possui uma altura de 45 metros, se movimenta sobre trilhos laterais e é utilizado para auxiliar na montagem de plataformas e navios, transportando blocos de até 600 toneladas fabricados em oficinas do empreendimento.

Figura 10 – Dique seco no Estaleiro Rio Grande



Fonte: Jornal Zero Hora de 13 de fevereiro de 2010 (MAZUI, 2010).

Figura 11 – Casco da P-66 no interior do Dique seco



Fonte: Agência Petrobrás.

O Dique Seco faz parte das obras para a conclusão do estaleiro Rio Grande e foi orçado em mais de R\$ 750 milhões. A estrutura é composta de uma porta batel, responsável por esvaziar e encher o dique, onde são construídas as plataformas e os cascos no porto gaúcho. Essas operações são inéditas no Brasil em virtude da dimensão da porta, ela possui 125 metros de comprimento por 15 de altura. Esse é considerado o maior dique seco da América Latina.

A obra foi construída pela empresa Zenhua Port Machinery Company (ZPMC), de Shangai, para a WTorre/Estaleiro Rio Grande, empresa responsável pela construção do Dique Seco, que tinha como principal empreendimento o Estaleiro Rio Grande (ERG1) (Figura 12).

Figura 12 – Estaleiro Rio Grande 1, localizado na BR-392, chamada estrada da Barra entre a cidade do Rio Grande e a Praia do Cassino



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

No ano de 2009 foram concluídas as obras do Dique Seco pela empresa W Torre. As obras do Dique Seco geraram, de acordo com os dados da Secretaria de Desenvolvimento e Promoção do Investimento do Rio Grande e Prefeitura Municipal de Rio Grande, mais de 1.300 empregos diretos e 5.000 indiretos.

Porém, a área foi vendida para empresa Engevix/Ecovix Construções Oceânicas e deu-se início às obras de uma estrutura para construção de cascos de plataformas e navios-sonda para a exploração do pré-sal. O ERG1 ocupa uma área total de 559 mil metros quadrados e tem o maior Dique Seco da América Latina, com 350 metros de comprimento, o que possibilita a construção simultânea de dois FPSOs, sigla utilizada para os navios de plataforma que produzem e armazenam petróleo. Com os investimentos da Petrobrás, o estaleiro inaugurou em 2013 o seu segundo pórtico com capacidade para erguer duas mil toneladas, complementando o primeiro pórtico, com capacidade para 600 toneladas.

A aquisição do estaleiro pela empresa, construído no Porto de Rio Grande, teve por objetivo atender à demanda de contratos e às futuras encomendas do mercado de construção naval no Brasil. Feita em parceria com a Fundação dos Economiários Federais (FUNCEF), com a qual constituiu um Fundo de Investimentos e Participações – FIP Estaleiros – é detentora de 25% das quotas e a Ecovix, de 75%. Esse investimento foi realizado através da RG Estaleiros S/A e permite a complementação das instalações do estaleiro através da construção de uma fábrica automatizada de painéis e blocos e de um novo cais de atracação e instalações complementares. A FUNCEF é o terceiro maior fundo de pensão do Brasil e um dos

maiores da América Latina. Entidade fechada de previdência privada, sem fins lucrativos e com autonomia administrativa e financeira, foi criada em 1977, com o objetivo de administrar o plano de previdência complementar dos empregados da Caixa Econômica Federal (CEF).

Os investimentos tiveram continuidade e, no ano de 2011, começou a ser construída uma área de apoio ao ERG1, que foi denominada ERG2, de propriedade da Engevix, compreendendo uma área de cerca de 231 mil metros quadrados e 42 mil metros quadrados de área construída. A estrutura deu origem a uma fábrica de processamento de aço usado na confecção de painéis e também estão planejados para construir oito cascos de plataformas flutuantes, que produzem, processam, armazenam e escoam petróleo para o Pré-sal. Os dois estaleiros trabalham integrados nas atividades.

Na construção da fábrica de painéis e adaptação das instalações de pintura e cabine elétrica, a Ecovix investiu R\$ 400 milhões. As obras iniciais na área estão ocorrendo com recursos próprios, porém a empresa está solicitando empréstimo ao Fundo da Marinha Mercante para aplicar no investimento.

A construção de cascos de plataformas tipo FPSO para os campos do pré-sal tem impulsionado a economia não só na cidade, mas em toda a região e território brasileiro.

A atuação da indústria naval atualmente no Brasil, através da Petrobrás e das demais empresas nacionais e estrangeiras privadas que atuam juntamente no setor, obedece a uma lógica de flexibilização das relações capitalistas de produção, em que uma das principais características é o deslocamento espacial, promovendo a busca de novos espaços. Todo o aparato técnico criado hoje no território através das redes de informação, permite que a atuação da empresa se dê de forma dispersa e através de uma gestão articulada entre suas subsidiárias.

O projeto desenvolvido pela Petrobrás, o qual envolve a construção de oito cascos de FPSOs para o desenvolvimento do pré-sal envolve novas tecnologias de fabricação, com uma estratégia de repetibilidade, ganho de produtividade e economia de escala. O projeto divide-se em três grandes partes: a construção do casco, os módulos e as integrações, que são as conexões dos módulos entre si e com o casco.

Essas novas estratégias de construção de plataformas consideram parâmetros de simplificação de projetos e padronização de equipamentos. Dessa forma, a empresa responsável pela construção do casco repetirá oito vezes o projeto de execução.

Os módulos foram divididos em cinco pacotes de serviços a serem prestados através de contratos diferentes, cada moduleiro fará seu projeto seis vezes, com possibilidade de mais duas, assim atenderia os oito cascos projetados. No que se refere às integrações, essas foram divididas em três integradores, cada um deles será responsável também pela execução do módulo 1, no seu contrato.

O projeto envolveu uma ampla mobilização empresarial para a implantação de estaleiros e fábricas de módulos ao longo de grande parte da costa brasileira. Cada local irá ser responsável, através das empresas contratadas pela Petrobrás para a execução dos serviços. O pacote 1 e a parte de integração das Plataformas 66 e 69 está sendo realizado pela Lindel do Keppel Fels do Brasil S.A., por meio do estaleiro Brasfels, operando em Angra dos Reis - RJ, onde também instalou um novo pórtico para montagem de estruturas. A Keppel Fels Brasil S.A., é uma empresa criada no ano de 2000, em Cingapura, voltada para o mercado de construção naval e offshore de óleo e gás, possuindo atividades em diferentes continentes como Ásia, Europa e também nos mercados americanos.

Também no estado do Rio de Janeiro, em São João da Barra, a Integra – Offshore – das empresas Mendes Júnior e OSX, é responsável por esse mesmo serviço para as plataformas P-67 e P-70, onde está sendo implantada a unidade de construção naval do Açú.

No Espírito Santo, está sendo construído o Estaleiro Jurong Aracruz para a fabricação de módulos e instalações navais para a integrações das Plataformas P-68 e P-71.

O Terminal Teporti, no município de Itajaí, em Santa Catarina, também está sendo ampliado para atuação nos serviços pelo consórcio MGT das empresas DM – Construtora e TKK – Engenharia. Em Charqueadas, na zona rural, no estado do Rio Grande do Sul, está em construção uma fábrica de módulos da lesa Óleo e Gás e por fim, o consórcio Tome-Florestal construído no Porto de Maceió, em Alagoas irá, de acordo com o projeto, construir infraestrutura para a construção dos módulos.

No contexto de todas essas ações e empreendimentos planejados para serem executadas no Brasil, encontra-se a ampliação das estruturas do Polo Naval de Rio Grande/RS, onde já foram construídos os cascos das plataformas P-53, P-55, P-63 e P-58. O projeto de implantação do Polo de Rio Grande faz parte de um projeto nacional de investimentos, envolvendo diversos segmentos fornecedores de bens e serviços de toda uma cadeia produtiva do setor.

O quadro 1, a seguir, mostrará os recursos financeiros e as características dos projetos vinculados à indústria naval ocorridos em Rio Grande:

Quadro 1 – Investimento, recursos financeiros e características das obras do Polo Naval de Rio Grande

Investimento	Recursos Financeiros			Características
	Públicos	Privados	R\$	
P-53	X		20,5 bi	Geração de mais de 4.300 empregos diretos e 12.500 indiretos – importação de mão de obra.
P-55	X		870 bi	Geração de mais de 2.000 empregos diretos e 5.000 indiretos – importação de mão de obra.
P-58	X	x	10,2 bi	Geração de mais de 1.300 empregos diretos e 4.000 indiretos – importação de mão de obra.
P-63	X	x	10,3 bi	Geração de mais de 4.000 empregos diretos e 7.500 indiretos – importação de mão de obra.
Dique Seco	X	x	840 bi	Geração de mais de 1.300 empregos diretos e 5.000 indiretos – importação de mão de obra.
Estaleiro Engevix - Ecovix		x	50,5 bi	Geração de mais de 5.800 empregos diretos e 17.400 indiretos – importação de mão de obra.

Fonte: Caderno Violações ao Direito à Cidade e à Moradia Decorrentes de Megaprojetos de Desenvolvimento do Rio Grande do Sul – Diagnóstico e Perspectiva – o caso do Rio Grande. Dados da Segundo a Secretaria de Desenvolvimento e Promoção do Investimento do Rio Grande e Prefeitura Municipal de Rio Grande (adaptado pela autora).

Os investimentos no setor naval em Rio Grande fizeram ressurgir o crescimento econômico e ampliação da infraestrutura do seu Porto. A P-53, considerada a obra pioneira da fabricação e montagem de plataformas na cidade do Rio Grande, é considerada a maior Plataforma da Petrobrás a operar em águas brasileiras e é responsável por mais de 10% do petróleo nacional.

A Quip e o consórcio de empresas que a representam são as principais responsáveis pela fabricação da P-53, através das atividades de construção dos módulos de processos e pela integração.

A P-55 será instalada no campo de Roncador, na Bacia de Campos, no Rio de Janeiro, onde se encontram os principais campos de Petróleo da Petrobrás e de onde são extraídos mais de 80% de toda a produção atual do Brasil. A descoberta do campo de Roncador, situado a 125 km da costa, ocorreu através de um levantamento sísmico que identificou a área, no ano de 1992. De acordo com informações pesquisadas, há reservas de três bilhões de barris de óleo. A P-55 será instalada ao lado da P-54, que já produz em Roncador, também de responsabilidade do consórcio de empresas representados pela Quip, assim como as plataformas P-58 e P-63.

A P-55, então, foi a terceira plataforma construída no Polo Naval de Rio Grande, e é a maior estrutura semissubmersível do Brasil. Para concluir a obra dessa plataforma, a Quip, empresa responsável pela execução, lançou programas de incentivo à produção e chegou a trabalhar com quase dez mil funcionários, já que o prazo estabelecido, que era de dois anos e meio, não foi cumprido.

No ano de 2010, a Quip passou a ser formada pelas empresas Camargo Corrêa e PJMR, as quais já atuavam nas atividades da P-55 e P-63. E no ano de 2013, a UTC Engenharia deixou de participar do consórcio.

De acordo com as informações divulgadas pelo Jornal Agora, em 2011, cada contrato obtido pela empresa significava a geração de mais empregos no município (JORNAL, 2011a, s/p). Na construção da P-53, chegaram a ser empregados 3,5 mil trabalhadores no pico do serviço.

A P-63 atuará no Campo de Papa Terra, no Rio de Janeiro, e terá capacidade de produção de 140 mil barris de óleo por dia, além de um milhão de metros cúbicos de gás. De acordo com informações do jornal Diário Popular, a Quip foi a primeira companhia brasileira de construção *offshore* a fazer uma plataforma

desde o projeto básico até a operação dos três primeiros anos (LOPES, 2013a). As ações que levaram a construção da plataforma tiveram início em janeiro de 2010, com a assinatura do contrato da Quip com a Petrobrás, no ano de 2011 foi construído o primeiro lift de módulo e em janeiro de 2012 foram finalizadas a fabricação da primeira fase de módulos. A plataforma que iria ser integrada aos módulos não foi construída no Porto do Rio Grande, com 334 metros de comprimento e 57,3 metros de largura, ela saiu de Dalian, na China, chegando a Rio Grande em janeiro de 2013, quando logo em seguida, no mês de fevereiro foi construído o último lift de módulo. A total integração dos módulos à plataforma ocorreu em abril de 2013, quando foram elaborados os testes e essa foi entregue ao grupo que iria operá-la.

As etapas de construção e montagem dos módulos da plataforma caracterizavam-se por empregar um número diferente de trabalhadores, na fase final da P-63, atuaram aproximadamente 900 operários, e no pico da obra, esse número chegou a dois mil. Segundo o diretor da Quip, cerca de 73% dos trabalhadores eram da cidade do Rio Grande e região. Após o término da obra, os trabalhadores foram desligados da empresa, o que mostra a instabilidade desse tipo de trabalho. Embora muitos possam ser readmitidos em futuros empreendimentos, não há uma certeza, pois nem sempre se consegue suprir a demanda do trabalho com o número de trabalhadores, existindo sempre uma lacuna entre uma obra e outra. Para essa plataforma foram construídos e comissionados sete módulos, entre eles os de tratamento de óleo, remoção de sulfato, tratamento de água, compressão e o sistema de queima de gases.

A dificuldade em relação à absorção de mão de obra qualificada local foi um problema a ser enfrentado não só pelas empresas que a requisitavam, como também pelas autoridades locais que deveriam, no mínimo, promover as oportunidades de trabalho que estavam sendo oferecidas aos trabalhadores rio-grandinos.

Com o objetivo de capacitar profissionais para inserção nas atividades do Polo Naval, nesse período de forte demanda, entre as ações desenvolvidas foi estabelecida uma parceria com Secretaria de Município de Cidadania e Assistência Social (SMCAS) e a BG Brasil para o oferecimento de cursos de Tubulação, Pintor Naval, Básico Corte Térmico, Montador de Estruturas Metálicas Naval e Soldagem

de Arame Tubular Naval. A BG Brasil possui operações na Bacia de Santos e faz parte do BG Group pPlc, uma companhia integrada de gás natural que atua na exploração e produção de hidrocarbonetos em mais de 25 países. A companhia também é acionista majoritária do Comgás, maior distribuidora de gás natural do Brasil e do gasoduto Brasil-Bolívia. A companhia já investiu mais de US\$ 5 bilhões no Brasil, desde 2004. Os cursos de qualificação ocorrerão no Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) de Rio Grande.

O público alvo seriam jovens com idade acima de 18 anos, moradores de Rio Grande, que tivessem concluído o ensino fundamental em escola pública, além de possuir registro no cadastro único da Prefeitura. De acordo com informações fornecidas pela Sr^a. Tatiana Medina, na época integrante da equipe de apoio da SMCAS, os inscritos começarão as aulas com emprego garantido na Engevix, parceira da empresa de óleo e gás (LOPES, 2013b).

Ainda em relação às obras de construção e montagem de plataformas no Polo Naval de Rio Grande, no mês de novembro de 2013 foi concluída também no Estaleiro da Quip a P-58, que partiu para operar no Campo de Baleia Azul, no Parque das Baleias de Campos, no Espírito Santo. A construção da plataforma teve início no ano de 2011, com a chegada do casco, proveniente de Cingapura, sob responsabilidade da CQG Construções e da Quip. Essa última, durante o processo de construção dessa plataforma, foi transformada na QGI, que hoje substitui as atividades que eram realizadas pela Quip. A P-58 é uma unidade flutuante do tipo FPSO que produz, processa, armazena e escoar petróleo, com capacidade de produção de 180 barris de óleo por dia. Além disso, tem a capacidade de comprimir seis milhões de metros cúbicos de gás por dia e injeção de água de 350 mil barris/dia.

O FPSO possui 334 metros de comprimento, 58 metros de largura, 70 metros de altura, e teve investimentos no valor de mais de 2,5 bilhões na embarcação.

Após o término de cada plataforma a incerteza da continuidade das atividades era uma realidade para os trabalhadores. Em outubro de 2013, foram finalizadas as obras da P-55 e as P-53 e P-63 já haviam sido finalizadas, gerando demissões de cerca de cinco mil trabalhadores, embora outros tenham sido absorvidos pela obra da P-58. Essas informações foram fornecidas pelo Sr. Sadi

Machado, vice-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Rio Grande, em entrevista ao jornal Diário Popular, com base no número de trabalhadores que foram atendidos pelo sindicato e nas homologações realizadas (VIEIRA, 2013).

As demissões, além do desemprego, trazem reflexos para vários setores da cidade, através da queda do consumo de bens e serviços, alimentação e moradia. Grande parte dos trabalhadores são de fora da cidade e muitas vezes não têm condições de se manter durante o processo rescisório, ficando em situação de vulnerabilidade econômica e social.

De acordo com as informações relatadas pelo diretor da Ecovix, uma das empresas que utilizam a mão de obra juntamente com a Quip e CQG – Consórcio Queiróz Galvão –, 73% da mão de obra seria da cidade e região. Porém, é importante destacar que cerca de 60% do montante da mão de obra do Polo Naval é de fora, de acordo com o relato do Sr. Sadi Machado. Os principais estados de origem de trabalhadores são Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. As mulheres, segundo ele, representam 13% dos trabalhadores do setor, com salário base idêntico ao dos homens, e chegam ao número de 1,4 mil atuando na área. Muitos trabalhadores vêm para a cidade junto com a família, e a demissão acaba por trazer muitos prejuízos.

Buscando dar maior agilidade ao processo de demissões gerado pelo término das obras das plataformas, foi realizado um mutirão para a desmobilização dos funcionários, através da disponibilização de uma equipe para atuar dentro do Sindicato dos Metalúrgicos e encaminhar as rescisões para o FGTS. Além da preocupação em agilizar as demissões, já que muitos trabalhadores eram de fora e pretendiam voltar para seus locais de origem, buscando novas oportunidades de trabalho, outras situações também foram objeto de preocupação, como a realocação dos trabalhadores e o pagamento do seguro-desemprego.

A demissão dos trabalhadores refletiu diretamente nos imóveis ocupados em Rio Grande, aumentando a oferta de residências disponíveis. De acordo com o Sindicato dos Corretores de Imóveis de Rio Grande, o preço médio de locação caiu cerca de 30% de janeiro a junho de 2014, realidade expressada pelo depoimento do Sr. Pedro Gomes da Silva Neto, dono de uma das maiores imobiliárias de Rio Grande: “Antes, havia disputa por um apartamento de dois quartos, que chega a R\$

2,8 mil por mês. Era preço de Rio de Janeiro. Hoje o valor está em R\$ 1,8 mil e não há concorrência. Estamos de volta à realidade” (*apud* CALDAS, 2014, s/p).

Em relação ao problema do desemprego, a idéia sugerida pelos agentes envolvidos nesse processo foi inserir os trabalhadores no cadastro do governo, que buscaria, no menor prazo possível, uma nova vaga nas frentes de trabalho em atuação, como nas cidades de Candiota, Porto Alegre e Rio de Janeiro.

Mesmo com as demissões ocorridas no ano de 2013, em agosto de 2014 o Estaleiro Rio Grande, operado pela Ecovix-Engevix, possuía cerca de oito mil trabalhadores, entre empregos diretos e indiretos, atuando na fabricação dos cascos.

Também foi construído em Rio Grande o casco da P-66, o primeiro construído para operar no Pré-sal, que faz parte do projeto de atividades da Petrobrás e foi dividido em três partes. O casco da P-66 deixou o Porto de Rio Grande em dezembro de 2014, essa foi considerada uma operação inédita no Porto, uma vez que a plataforma não tem motor e nem tripulação e foi rebocada até Angra dos Reis, onde foi feita a integração com a instalação de 18 módulos.

Todo o processo de construção do casco da P-66 foi realizado na cidade de Rio Grande, no interior do Dique Seco, e logo foi colocada no canal de acesso do Porto. O Porto pode ser considerado, atualmente a sede da única fábrica do mundo que produz cascos de plataformas em série. O projeto de saída do casco era previsto para o final de 2013, porém foi finalizado com um ano de atraso. Após a saída da P-66, ficou no Porto apenas a P-67.

A P-67 chegou ao Porto de Rio Grande em dezembro de 2013, em uma operação inédita. A metade do casco da P-67, uma peça de 147 metros de comprimento, dez metros de altura, 50 metros de largura e peso de 21.530 toneladas chegou no navio Xiang Rui Kou, que veio da China. A peça foi conduzida para o ERG 1, onde a empresa Ecovix-Engevix está construindo a sua popa. As partes da P-67 serão integradas no Dique Seco de Rio Grande.

A saída da P-67 irá gerar mais insegurança em relação ao número de empregos na cidade e na continuidade das atividades do Polo em Rio Grande. A expectativa de novas frentes de trabalho em Rio Grande apontam para o ano de 2015. No mês de setembro de 2013, foi assinado pela presidente Dilma Rousseff e pela presidente da Petrobrás, na época, Sr^a. Maria da Graça Foster, o contrato para

a construção das plataformas P-75 e P-77 com o consórcio RIG, formado pelas empresas Queiróz Galvão, Camargo Corrêa e Iesa.

Os navios destinados à conversão dos cascos das petroleiras encontram-se no Estaleiro de Cosco, na China, passando por serviços de preparação, com previsão de chegada no Rio de Janeiro, no segundo semestre de 2014, onde serão realizados os trabalhos de conversão, no Estaleiro de Inhaúma. Dessa forma, a chegada em Rio Grande, para que possam ser geradas novas oportunidades de trabalho, estariam apontadas somente para o início dos anos de 2015 e 2016. Embora a expectativa seja a geração de mais de quatro mil empregos diretos e indiretos, o intervalo de tempo entre uma obra e outra obra deixa os trabalhadores em uma situação de desemprego e vulnerabilidade econômica.

Apesar de ações no sentido de viabilizar as demissões e minimizar as consequências para os trabalhadores tenham sido pensadas, foi percebido que essas não vêm sendo realizadas de forma a atender os direitos das pessoas. A situação em novembro de 2013 era a de apenas 500 trabalhadores que haviam assinado o termo rescisório e não haviam recebido o valor referido, ação que levou à paralisação das atividades, pois os trabalhadores exigiam uma maior transparência no processo de negociação, alegando que as empresas não lhes davam as informações necessárias sobre pagamentos e restituições, assim como os direitos trabalhistas: 40% da contribuição coletiva, décimo terceiro salário, férias e aviso prévio.

Como já foi citado, atualmente a Petrobrás desenvolve o projeto da construção dos oito cascos de plataformas replicantes, entre essas estão as P-66, P-67, P-68, P-69, P-70, P-71, P-72 e P-73. Dentro desse projeto a cidade Rio Grande foi contemplada para execução das atividades no ERG1 dos cascos das plataformas P-66 e P-67. A previsão para o funcionamento dos oito cascos é a partir de 2016 e prevê um investimento de R\$ 7 bilhões.

Embora para os trabalhadores o cenário seja de instabilidade, o setor naval tem sido um dos segmentos estratégicos da economia do Rio Grande do Sul, atraindo investimentos também de empresas de outros países. Em outubro de 2013, o grupo japonês Mitsubishi Heavy Industries (MHI) adquiriu 30% das ações da Ecovix-Engevix Construções Oceânicas, juntamente às empresas passarão a operar os ERG 1 e ERG 2, em Rio Grande.

Atualmente o estado do Rio Grande do Sul conta com três centros de produção vinculados à montagem de plataformas de produção de petróleo. Esses atuam de forma autônoma, porque operaram com encomendas diferentes, porém as etapas fazem parte de todo o processo de integração das plataformas. Tais centros estão localizados no Polo Naval de Guaíba, no do Jacuí e no de Rio Grande. Em São José do Norte, a empresa EBR trabalha na implantação da unidade industrial em seu estaleiro. São cerca de 800 profissionais terceirizados atuando na construção do cais, terraplanagem e dragagem.

Todos esses investimentos exigem que a cidade do Rio Grande esteja preparada para recebê-los, no sentido de apresentar uma condição vantajosa para as empresas que aqui passarem a atuar, caso contrário buscarão novos espaços onde a situação se apresente da melhor forma possível para a produção.

A partir do momento em que a empresa realiza essa grande quantidade de investimentos em infraestrutura em diferentes localidades, pensamos que, de certa forma, esses locais poderão acabar competindo entre eles, já que a não efetividade e produtividade desejada poderá levar ao risco de a obra ser transferida para outros lugares, o que torna a situação dos trabalhadores bastante instável.

As empresas irão investir em locais que estarão mais bem preparados, uma prova disso foi a decisão da Petrobrás em fevereiro de 2013, preocupada em acelerar a produção, ao transferir para a China parte das obras de pelo menos quatro plataformas de petróleo que seriam realizadas em Rio Grande e no Rio de Janeiro, devido ao atraso nesses estaleiros.

Como afirma o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires: “Se o objetivo de criar empresas competitivas não está sendo atingido, é preciso rever as regras de conteúdo. A Petrobrás não pode ser penalizada pela falta de eficiência, até porque já está com problemas de caixa” (*apud* COLUSSI; DIVERIO, 2013, s/p). Essa é a lógica territorial das empresas.

Em tempos de globalização a produção passa a apresentar uma nova lógica espacial, as empresas e principalmente as de maior capital podem instalar parte de suas atividades em qualquer lugar do mundo, desde que esse atenda suas necessidades econômicas. Essa flexibilidade é vista como condição necessária para aumentar a produtividade e competitividade, fatores de primordial importância no

atual cenário mundial, pois o uso do território é dado segundo a lógica econômica da empresa. Santos e Silveira (2001, p. 291) afirmam que:

O papel de comando, todavia, é reservado às empresas dotadas de maior poder econômico e político, e os pontos do território em que elas se instalam constituem meras bases de operação, abandonadas as condições deixam de lhes ser vantajosas. As grandes empresas, por isso mesmo, apenas mantêm relações verticais com tais lugares.

E a seguir complementam: “Por conseguinte, o uso desses pontos do território nacional é submetido a uma lógica que, por intermédio de uma empresa global, acaba sendo uma lógica global” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 239).

Vários fatores locais influenciam a permanência ou não de uma empresa em um determinado local, um deles refere-se à necessidade de mão de obra, tanto qualificada como aquela necessária para funções mais *pesadas* da obra. Uma das etapas do processo de produção transferida para a China por parte da Petrobrás diz respeito à troca de chapa, atividade que exige uso intensivo de mão de obra especializada. A carência de mão de obra qualificada sempre foi um dos desafios em momentos em que a cidade passou a desenvolver um tipo de atividade especializada, nesse caso a indústria naval em Rio Grande.

Embora as empresas apelem para anúncios na imprensa e importação de funcionários, a mão de obra é um fator preocupante. Nesse caso as funções referem-se tanto a pedreiros, soldadores simples, montadores de andaime, assim como engenheiros e técnicos.

A ordem global passa então a refletir no local, podendo sofrer alterações nas mais diferentes instâncias. De acordo com Santos e Silveira (2001, p. 293):

A presença em uma localidade de uma grande empresa global incide sobre a equação do emprego, a estrutura do consumo consumptivo e do consumo produtivo, o uso das infra-estruturas materiais e sociais, a composição dos orçamentos públicos, a estrutura do gasto público e o comportamento das outras empresas, sem falar na própria imagem do lugar e no impacto sobre os comportamentos individuais e coletivos, isto é, sobre a ética.

Nesses casos de utilização de novos usos do território, pode haver, entre outros fatores, uma incerteza em relação à manutenção e à criação de novos empregos no setor.

Pensamos que para isso os responsáveis pela gestão e planejamento da cidade desenvolveriam ações no sentido de acompanhar o presente crescimento

econômico através de investimentos em infra-estrutura urbana, não somente buscando atender às demandas das empresas e mão de obra que chegam, como também às da população local com o objetivo de melhorar a qualidade de vida desses cidadãos, a fim de que não se agravem problemas como o desemprego, a presença de habitações irregulares e em condições precárias, a pobreza, o baixo nível de escolaridade e a falta de infra-estrutura, principalmente nas áreas periféricas.

Nas rodovias próximas às áreas utilizadas pelos ERG1 e ERG2 já é possível identificar problemas relacionados ao trânsito, como os engarrafamentos constantes, principalmente nas horas de entrada e saída de trabalhadores (Figura 13), além da falta de estacionamentos adequados e de segurança aos pedestres e ciclistas que atravessam a rodovia.

Figura 13 – Rodovia BR-392 em frente ao Estaleiro Rio Grande



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Devido à constante movimentação nas proximidades do ERG 1 e ERG 2, começou a se formar um comércio informal. No início os vendedores ambulantes levavam seus lanches em caixas de isopor para atender a grande quantidade de trabalhadores que faziam fila na entrada, saída e intervalos dos turnos de trabalho. Houve então uma tentativa dos órgãos públicos em impedir esse tipo de comércio, porém, depois de alguns dias começaram a ser erguidos precariamente barracos de

madeira na frente desses locais (Figuras 14 e 15). O número de barracos foi aumentando e hoje existem pelo menos dez estabelecimentos comerciais ilegais fornecendo todo o tipo de alimento, desde o buffet completo, até produtos de outras localidades, como os doces de Pelotas.

Figura 14- Comércio informal nas proximidades do Estaleiro Rio Grande (Foto 1)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 15 – Comércio informal nas proximidades do Estaleiro Rio Grande (Foto 2)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

De acordo com informações fornecidas ao Jornal Agora, pela comerciante local Sra. Vera Lúcia Pavelak, trinta famílias sobrevivem hoje desse comércio (POLL, 2015). O problema reside no fato de que esses funcionam sem nenhum tipo de fiscalização da vigilância sanitária e de bombeiros, além da ocupação inadequada da área, que pertence à União.

Como essa área é de domínio da União, houve uma ação de retirada no ano de 2014, porém foi defendida administrativamente pelo advogado, Sr. Marcelo Martinelli, e eles continuaram no local. No Ministério Público Estadual existe uma ação de investigação iniciada pelo mesmo, exatamente pela área pertencer à União.

De acordo com o promotor Sr. Alexandre Zachia Allan, isso não quer dizer que os produtos não possam ser vendidos ali ou em outro lugar; a questão é a falta da licença sanitária e do alvará de instalação. Segundo o promotor, o município deveria ter tomado uma atitude mais eficaz no sentido de fiscalização e controle sobre essa problemática.

Outra questão que percebemos é que ao longo da BR-392 também estão sendo construídos barracos para moradia e até com fins de especulação de terrenos, uma vez que a maior parte deles permanece desocupada. É importante as autoridades estarem atentas para esse processo de ocupação, pois caso contrário poderemos correr o risco de que eles realmente sejam ocupadas e as pessoas passem a viver nesses espaço, pois o valor da terra na cidade está muito elevado, dificultando o acesso à moradia das camadas mais pobres, e com o tempo, devido à necessidade de ocupação por outras atividades, essas pessoas sejam expulsas desses locais, como vêm acontecendo em outras áreas portuárias.

5.1. OS REFLEXOS DO POLO NAVAL PARA OS BAIRROS LOCALIZADOS EM ÁREAS CONSIDERADAS DE EXPANSÃO PORTUÁRIA

O período caracterizado por novos investimentos na cidade do Rio Grande, principalmente regidos pelo setor naval, acabou fazendo ressurgir velhos problemas, como a ocupação irregular de áreas. A área do Porto Novo, como descrevemos em páginas anteriores, foi sendo ocupada por moradias e estas incorporadas ao tecido urbano. Algumas delas hoje passam a vivenciar conflitos estabelecidos pela necessidade de utilização dessas áreas para ampliação de atividades econômicas. Fazem parte da área do Porto Novo os bairros Getúlio Vargas, Santa Tereza, Mangueira, Barra e Barra Nova.

5.1.1. O Bairro Getúlio Vargas

O bairro Getúlio Vargas está localizado em uma área portuária. A mesma era formada por sub-habitações localizadas nas proximidades do Porto Novo e do Frigorífico Swift¹. Essa área foi loteada e regularizada como *Vila Cedros* por iniciativa da Prefeitura Municipal do Rio Grande. Porém, com o decorrer dos anos, foi sendo ocupada por habitações e na atualidade apenas o núcleo central do Bairro é regularizado. As áreas adjacentes ocupadas pela população foram se consolidando e hoje, as pessoas que ali residem estabelecem uma relação de pertencimento e de identidade com o local, além de exercerem atividades nas suas proximidades, como nas áreas do Porto e no centro da cidade, característica que sempre marcou esse lugar.

O bairro Getúlio Vargas é considerado o mais populoso do município, de acordo com os dados do Censo de 2010, do IBGE. Conta com uma população de 10,4 mil habitantes, 3.195 domicílios, com uma média de 3,2 moradores. O bairro dispõe de uma certa infraestrutura e, no ano de 2011 foi aprovado o projeto de regularização fundiária. De acordo com as informações contidas no Jornal Agora de

¹ A Cia Swift S.A. do Brasil que se estabeleceu em uma área próxima ao Porto Novo, era uma empresa norte-americana que tinha como principal atividade produtiva a frigorificação de carne moldada sobre os padrões tayloristas de produção, ou seja, produção fragmentada em larga escala. Chegou a possuir até 1500 funcionários, constituídos por famílias de baixa renda, esses seriam condição *sine-qua-non* de ocupação para o grande aterro entre a cidade velha e o novo Porto.

17 de agosto de 2011, serão aplicados cerca de R\$ 7.866.000,00 em obras e na regularização dos terrenos, que é uma reivindicação antiga dos moradores.

Hoje, a problemática estabelecida é que parte do bairro está sendo atingido por investimentos relacionados ao desenvolvimento das atividades portuárias, instalando-se um conflito de uso devido à necessidade da construção de uma Avenida junto ao Parque Automotivo do Porto, fato que traz como consequência a remoção de uma parcela de moradores que ali residem.

Essa situação foi a que levou à realização, em 2007, do 1º Seminário para Discutir a Expansão Portuária e seus Reflexos nas Ocupações Urbanas, o qual acompanhamos, e que nos levou à investigação proposta. Durante o seminário tivemos contato com os moradores do bairro que nos expuseram a situação, assim como as suas angústias e preocupações em relação a ela.

A área abrange uma faixa de 15 metros de largura junto ao muro oeste do pátio automotivo do Porto do Rio Grande, ligando em linha reta a Av. D. Pedro II com a BR-392, conforme mostramos na Figura 16.

Figura 16 – Área atingida pelo processo de expansão das atividades do Porto no Bairro Getúlio Vargas



Fonte: Imagem orbital do sensor QuickBird, 2006 (Adaptado pelos autores).

Essa faixa do Bairro caracteriza-se por apresentar uma população de baixa renda, localizada em terreno de expansão portuária e compreendendo um total de 379 residências e cerca de 1.250 pessoas. As casas apresentam uma tipologia diferenciada, ocorrendo desde barracos até casas de alvenaria (Figura 17).

Figura 17 – Tipologia das casas no Bairro Getúlio Vargas



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

As ruas, em grande parte do bairro, não são calçadas e é comum a existência de valas a céu aberto comprometendo a qualidade do saneamento no local. O bairro traz na sua história vários problemas relacionados à falta de infraestrutura, como insegurança, ocupações irregulares e falta de saneamento básico, entre outros.

Porém, possui abastecimento de água e serviço de coleta de lixo. De acordo com informações do levantamento econômico realizado pela Universidade Federal do Rio Grande, os domicílios caracterizam-se por ser na sua maioria, utilizados para fins de moradia.

O bairro Getúlio Vargas não é o único na cidade que está sendo atingido pelo processo de expansão portuária, outras localidades também vivenciam essa situação, porém a forma como cada grupo está respondendo a problemática é diferente.

No caso desse bairro, a população mostrou estar atenta para as mudanças e juntamente com as autoridades locais buscou formas de minimizar o conflito

estabelecido pelo uso da área. Muitas pessoas residem lá há mais de 30 anos e possuem suas vidas consolidadas no lugar, estabelecendo relações de vizinhança e de trabalho no local e/ou em áreas adjacentes.

O debate acerca dessa situação teve início em 2007, através de negociações entre os moradores da área e os órgãos públicos e privados envolvidos no processo. Buscamos acompanhá-lo através de reuniões e audiências públicas que foram realizadas.

O contexto é materializado pelo conflito entre a necessidade de investimentos de grande porte exigida pela modernização e a forma como ocorreu o processo de produção da periferia da cidade em Rio Grande, consolidando áreas que se tornaram um lugar de moradia para os grupos sociais excluídos do mercado imobiliário.

A forma como cada grupo irá se articular no sentido de buscar a permanência e/ou minimizar as consequências de um possível processo de remoção será diferenciada, pois cada parcela da população caracteriza-se por formas organizacionais específicas e estabelecem relações de identidade com o local onde estão inseridas.

A experiência coletiva vivida no processo de ocupação dessa área ao longo da história é um elemento essencial na trajetória da formação do bairro. Um dos aspectos importantes para a análise do lugar é o entendimento do processo que o criou, das ligações afetivas e de identidade entre o grupo social que o compõe e da relação que estabelece com o espaço.

A população do bairro na década de 1940 já vivenciou essa situação. Muitas casas foram realocadas para áreas distantes na cidade, trazendo transtornos para a população, uma vez que elas já se encontravam estabelecidas no lugar além de desenvolverem atividades relacionadas ao Porto, necessitando de deslocamentos diários. Esse fato fez com que a população se articulasse para que isso não acontecesse novamente.

Consideramos possível identificar através deste estudo que, ao mesmo tempo em que ao território esteja se dando um novo uso, atendendo a uma racionalidade dominante, é possível que essa situação de conflito dê origem a relações sociais desencadeadoras de singularidades inovadoras, que podem ao mesmo tempo emergir em uma ordem que prevaleça a possibilidade de recriar pelas

próprias coletividades territórios originais que atendam não só as suas necessidades de sobrevivência e reprodução material como também a expressão das especificidades culturais que efetivamente mobilizam e animam os grupos sociais. Segundo Haesbaert (2004, p. 59):

O território usado constitui-se como um todo complexo onde se tece uma trama de relações complementares e conflitantes. Daí o vigor do conceito, convidando a pensar processualmente as relações estabelecidas entre o lugar, a formação socioespacial e o mundo. O território usado visto como uma totalidade, é um campo privilegiado para a análise na medida em que, de um lado, nos revela a estrutura global da sociedade e, de outro lado, a própria complexidade do seu uso.

A condição de exclusão consequente da globalização produz espaços que não estão inseridos na lógica comandada por atores hegemônicos, colocando em questão o estudo do território como condição para a ação. O espaço local apresenta-se dialeticamente como possibilidade de condição de construção e negação da democracia, como aponta Castro², considerando que:

Ao invés da ação, a sociedade espera de cada um dos seus membros um tipo de comportamento, impondo inúmeras e variadas regras, todas elas tendentes a 'normalizar' os seus membros, a fazê-los 'comportar-se', a abolir a ação espontânea ou a reação inusitada (ARENDR, 1999, p. 50).

Portanto, a análise territorial implica visão geopolítica do contexto e fenômeno investigado, pois: “[...] não há como pensar a geografia sem a política, e fazê-lo é empobrecê-la, [...] deve ser compreendida como essência das normas socialmente instituídas para o controle das paixões (conflitos, ambições, escolhas etc.)” (CASTRO, 2006, p. 51).

Esse momento que caracteriza a situação investigada acaba por fazer ressurgir a luta de moradores pela busca de direitos que lhes são dados por lei. Há muitos anos a população do bairro reivindica a realização do processo de regularização fundiária nas áreas que não são regularizadas e durante os debates estabelecidos essa questão foi reafirmada.

A participação da população no processo decisório pôde ser considerada como ativa até o presente momento. Foram realizadas reuniões e audiências públicas para debater o caso do bairro Getúlio Vargas, e durante as reuniões estiveram sempre presentes representantes do Movimento Nacional de Luta pela

² Conferir: CASTRO, 2006.

Moradia (MNLM) e moradores. Essa participação é considerada um elemento importante na luta em favor dos interesses dessas pessoas.

Desde o início do processo de reivindicação da área por parte da SUPRG a população mostrou-se participativa frente às decisões estabelecidas, solicitando audiência pública para dialogar sobre o problema com representantes do Porto, Prefeitura, Universidade Federal do Rio Grande, lideranças de bairros e representantes políticos.

No caso do bairro Getúlio Vargas a SUPRG reivindicava inicialmente uma área de 50 metros paralela ao muro do Parque Automotivo do Porto do Rio Grande para a construção de uma Avenida. A população, organizada através de audiências públicas e de reuniões com autoridades reivindicou, com êxito, uma área de 15 metros, o que representou uma grande conquista, pois serão beneficiadas cerca de 379 famílias.

Segundo depoimento do Coordenador Estadual do MNLM:

A gente ali conseguiu até com uma resistência, o Movimento junto com a comunidade, aonde eles colocaram que seriam a necessidade de 50 metros e agente foi ver isso, medimos uma rua da cidade, tinha 14 metros, e perguntamos: o que vai passar aqui? Agente começou a questionar isso, aí houve uma discussão bem profunda com a Prefeitura e o Porto, graças à pressão da comunidade, várias audiências e reuniões foram feitas e agente conseguiu então chegar a um consenso à necessidade que era de 50 metros ficou de 15 metros. Na realidade eles querem retirar a comunidade, pra dizer pras empresas, olha só, venham pra cá, venham se instalar, e aí tem uma discussão, o Porto diz assim: nós precisamos a beira mar, porque as indústrias o Porto tem que ter o cais pra se instalar, mas aqui em Rio Grande tem uma questão que os pescadores também necessitam da beira mar, as comunidades pesqueiras precisam da beira mar.

Dentre as reivindicações feitas pelos moradores estava a permanência das futuras habitações nas proximidades do Porto e do centro da cidade, pois muitos moradores localizados na área a ser removida desenvolvem suas atividades profissionais nessas proximidades e o deslocamento para áreas mais afastadas implicaria, além do ônus do deslocamento, a impossibilidade de exercer suas atividades, dadas as suas peculiaridades.

A SUPRG e PMRG disponibilizaram uma área nas proximidades para a construção de apartamentos, local para onde provavelmente essas famílias serão realocadas. O projeto apresentado atende 290 famílias, dentre as 379 identificadas na área atingida.

Trata-se da construção de dois condomínios habitacionais verticais: o Residencial Getúlio Vargas I – BGV I, que conta com 220 apartamentos (Figura 19) e o Residencial Getúlio Vargas II – BGV II, com 70 (Figura 20).

Segundo a PMRG, a decisão pela construção de apartamentos e não de casas foi a alternativa encontrada frente à falta de terrenos para construção de unidades habitacionais em áreas próximas ao local. Diante do impasse entre a construção de casas e a permanência nas proximidades a população optou pelos apartamentos, pois assim manteriam o acesso aos seus locais de trabalho e ao centro da cidade.

Embora tenha sido uma conquista para os moradores a permanência das habitações em local próximo ao de origem, a mudança será de grande impacto na vida dessas pessoas. O modo de vida no bairro Getúlio Vargas é caracterizado por moradias horizontais e a relação com a rua é diferente da vida em apartamentos. Durante a elaboração do projeto habitacional foi formado um grupo de acompanhamento das obras de construção dos condomínios. Esse grupo participa de um trabalho social elaborado por técnicos da Universidade Católica de Pelotas e tem por objetivo justamente *preparar* estas pessoas para a mudança. O novo local de moradia caracteriza-se por condições bem diferentes daquelas que os moradores estão acostumados a vivenciar, o que certamente poderá trazer forte desenraizamento dessa população com o local mesmo com a requerida proximidade.

A alternativa inicial apresentada pela PMRG era de transferi-los para uma área do loteamento Cidade de Águeda, localizado no chamado *eixo da pobreza*, que conecta o centro da cidade até a Vila da Quinta. Esse local já é caracterizado pela implantação de loteamentos populares, projetos de assentamento e conjuntos habitacionais de baixa renda. Devido à falta de infraestrutura e ao distanciamento do centro, o local gerou grande resistência por parte dos moradores, que através de muitos diálogos tiveram mais uma vitória ao longo deste processo.

Até o momento os moradores têm expressado um comportamento de luta pelos direitos urbanos no sentido pleno, e procuram se embasar a fim de legitimar as suas ações, como afirma o Coordenador Regional do MNLM:

Teve aqui agora a Raquel Rolnik é a relatora internacional do direito a moradia adequada e a terra urbana, então ela mesma nos colocou os direitos internacionais que as pessoas têm hoje, quer dizer não é assim as pessoas não são mais posseiros, então a gente tem feito uma discussão mais profunda além daquilo que eles tem tentado nos colocar: vocês tem direito a casa só!

Além da questão da remoção, o processo de regularização fundiária foi também objeto de discussão. A população do bairro reivindicou o projeto de regularização que foi apresentado em audiência pública pelos órgãos responsáveis. As reuniões aconteciam na Câmara de Vereadores da cidade e estiveram presentes representantes do Porto do Rio Grande e da Prefeitura Municipal de Rio Grande.

Sobre o processo de construção dos conjuntos habitacionais BGV I e BGV II (Figuras 18 e 19), esses foram projetados no ano de 2008 e até hoje não foram concluídos e entregue aos futuros moradores, processo já descrito neste trabalho.

Figura 18 - Canteiro de obras do Condomínio Residencial Getúlio Vargas I (ano 2012)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 19 – Canteiro de obras do Condomínio Residencial Getúlio Vargas II (ano 2012)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Os moradores do bairro questionaram o andamento do processo de regularização, o qual já havia sido prometido, e abordaram quais seriam as áreas que, de acordo com eles, eram prioridade para a regularização.

Durante as audiências públicas realizadas foi formado um grupo de trabalho para discutir as questões relacionadas aos moradores que estavam sendo atingidos pelos projetos de modernização nas áreas de expansão portuária. As reuniões do grupo eram realizadas na Secretaria de Habitação, com a presença de representantes das comunidades e secretarias, nelas eram apresentados os projetos de moradia, esclarecidas informações a respeito de quantas casas estavam sendo construídas pela Prefeitura, assim como as características dos domicílios, além das possibilidades de moradia para a parcela da população que não estava sendo contemplada no empreendimento.

Percebemos na situação investigada, os investimentos no Polo Naval de Rio Grande, que o mundo atual ganha uma nova racionalidade comandada fundamentalmente pelas empresas.

O mundo de hoje é o cenário do chamado “tempo real”, em que a informação se pode transmitir instantaneamente, permitindo que, não apenas no lugar escolhido, mas também na hora adequada, as ações indicadas se dêem, atribuindo maior eficácia, maior produtividade, maior rentabilidade, aos propósitos daqueles que as controlam. A idéia bastante

difundida, de ação just in time, deve ser completada com uma outra noção, a de ação just in place para dar conta dessa precisão das ações e da qual depende a sua eficácia no mundo hoje (SANTOS, 1997, p. 179).

As normas são impostas ao território e as formas herdadas do passado, passam a absorver um novo conteúdo, uma nova função. Está se recriando a cada momento uma relação permanentemente instável em que a globalização e localização, globalização e fragmentação são termos de uma dialética que se refaz frequentemente, fazendo do espaço um conceito onde novos atributos lhe dão uma maior complexidade.

Podemos mencionar neste momento que é justamente na escala do local que é dado o processo de produção dos indivíduos, mesmo que esteja atrelado a outras escalas. Assim, esse espaço pode representar também uma condição para a busca de uma melhor qualidade de vida, e quando ocorrem estas situações de conflito vemos a possibilidade de despertar da cidadania.

Na cidade, não raras vezes a população se vê excluída dos benefícios do crescimento econômico e a partir do momento que percebe essa realidade, surge também o despertar da cidadania. O espaço da cidade é visto como um local onde a população se vê ameaçada e por isso se torna um espaço de luta.

Em relação à cidadania, Nóbrega (2013, p. 70) escreve: “apreendo que a cidadania está atrelada ao sentido de pertencimento e identificação do cidadão com a cidade”. A autora complementa, a este respeito:

[...] que vincula a noção de cidadania a um sentimento de pertencimento e participação presente em uma comunidade, através da lealdade permeada pela liberdade de homens imbuídos de direitos e deveres amparados legalmente (MARSHALL *apud* NÓBREGA, 2013, p. 70).

Para a existência de um espaço mais democrático na cidade é preciso o resgate do pertencimento, que pode ser fortalecido em determinados momentos da história da produção urbana frente à necessidade de uma melhor qualidade de vida.

5.1.2. O Bairro Santa Tereza

Outra área atingida por projetos de expansão portuária é o bairro Santa Tereza, de acordo com a figura 20, localizada pela confluência das ruas Borges de Medeiros e Carlos Vignoli, estendendo-se pela rua Carlos Vignoli até a intersecção com a rua Nilo Corrêa, e uma linha reta até a Laguna dos Patos.

Figura 20 – Área atingida pelo processo de expansão das atividades portuárias no Bairro Santa Tereza



Fonte: Aerofotos georreferenciada por Paulo Roberto Salati

A área, localizada na porção leste da cidade, consistia-se de baixios alagadiços. A origem da sua ocupação está relacionada às obras de construção dos molhes da barra, do Porto Novo e do terrapleno oeste. Teve como principal agente de produção de suas habitações a Cia. Francesa, através da construção de vinte e uma casas pretas para seus trabalhadores com algum grau de especialização, e de quarenta casas verdes para os operários com menor grau de qualificação.

A expansão do bairro está ligada às oportunidades de trabalho, relacionadas às obras do Porto, que como já foi dito, chegaram a ocupar 4.000 trabalhadores, à

Cia. Swift, que empregou cerca de 1.500 funcionários e às da Refinaria de Petróleo Ipiranga.

A área em questão localizada no bairro Santa Tereza era de interesse da empresa Quip, pioneira na implantação do Polo Naval em Rio Grande e responsável pelas obras da P-53, pois se situa junto ao canteiro de obras da empresa, hoje com o nome de QGI.

No começo das atividades relacionadas ao Polo Naval, houve por parte do Porto do Rio Grande interesse em utilizar o local, que se caracteriza por ser uma área pública de ocupação irregular. Foram realizados alguns estudos relacionados à caracterização socioeconômica de sua população, os quais identificaram que nela residem pessoas em condições precárias, muitas delas desde o início do século XX, e assim como os moradores do bairro Getúlio Vargas, estabelecem uma relação de identidade com o lugar, onde já possuem uma infraestrutura instalada, além da proximidade com o centro da cidade.

Na época foi estabelecido um diálogo com os moradores do bairro com os agentes responsáveis e os interessados na área, e ficou estabelecido que os moradores seriam realocados para uma área próxima do bairro, onde seria construído o Residencial Santa Tereza. Este teria como objetivo o reassentamento das famílias que não haviam sido contempladas nos apartamentos dos residenciais BGV I e BGV II.

O conjunto Residencial Santa Tereza compreenderia um total de 52 casas e 216 sobrados para abrigar as camadas da população que se encontravam em área de expansão das atividades do Porto. A área escolhida para a localização do empreendimento foi cedida pelo Porto do Rio Grande para a Prefeitura Municipal e a ordem de início da obras foi expedida em maio de 2012, com o prazo de entrega estabelecido para agosto de 2013, e seria custeada pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

No ano de 2011, a obra foi impedida de ser executada pela emissão de um termo de cancelamento da licença ambiental, emitido pela Secretária Municipal do Meio Ambiente, Sra. Míriam Balestro. O termo apontou uma série de irregularidades no processo de liberação, de acordo com informações fornecidas pela secretária para o Jornal Agora (FERNANDES, 2013a). A licença teria sido firmada sem cumprimento das condicionantes, sem emissão de parecer técnico e sem a

complementação dos documentos referentes às condicionantes não cumpridas. A área em questão serviu por décadas como depósito para tanques de combustível, cujas estruturas teriam sido corroídas pela ação do tempo, o que teria ocasionado vazamento de resíduos e contaminação do solo.

Atualmente, as famílias continuam residindo no local e não há nenhum novo projeto anunciado para realocação dessas pessoas. De acordo com o levantamento socioeconômico realizado pela equipe de técnicos da Universidade Federal do Rio Grande, a área abriga cerca de 246 moradias, a grande maioria das famílias já mora no local há mais de dez anos e exerce suas atividades de trabalho nas proximidades da área.

5.1.3. A Vila Mangueira, Barra Nova e Barra Velha

A Vila Mangueira também está em área de expansão das atividades do Porto e localiza-se às margens do canal, próxima ao complexo de tanques e produtos químicos, álcool, gasolina, petróleo e derivados. A origem do bairro está relacionada às atividades da pesca e portuárias, mas se diferencia das outras, pois na Vila Mangueira, toda a área é atingida pela expansão. De acordo com levantamento da FURG, no ano de 2009, existiam no local cerca de 325 moradias. A Vila possui uma escola de ensino fundamental e carece de posto de saúde e de calçamento nas ruas, causando constantes alagamentos.

A divulgação do interesse na área deu-se juntamente com as outras, porém em nenhum momento foi apresentado algum projeto de reassentamento para as famílias que lá residem, consideradas de baixa renda e em área de assentamento precário.

Quando foi divulgada a notícia de interesse nas áreas próximas ao Porto, ocupadas para fins de moradia por parte da Superintendência do Porto na mídia local, houve um grande impacto, pois algumas camadas da população já haviam vivenciado a problemática da remoção. A notícia levou a reação de movimentos sociais ligados à questão da moradia, como o MNLM, com forte atuação na cidade. Além de profissionais da FURG interessados na causa, os próprios moradores se organizaram e exigiram um posicionamento do poder público e demais

responsáveis, que foi dado através da realização de audiências pública e reuniões nas quais a população mostrou-se bastante atenta na defesa de seus direitos.

Outra duas áreas, a da Barra Nova e a da Barra também foram requisitadas. A Barra Nova está em sua totalidade localizada em área considerada de expansão portuária e é delimitada, conforme a Figura 21, ao Norte pelo Terminal de Containers do Porto do Rio Grande, ao sul pela Estação Naval do Rio Grande e Indústria de Pescados Leal Santos S/A, a leste pela Laguna dos Patos e a oeste pela BR-392.

Figura 21 – Localização da Vila Mangueira em área de expansão portuária na cidade do Rio Grande



Fonte: Aerofotos georreferenciada por Paulo Roberto Salati

Essa área pertence à União e foi também ocupada de forma irregular ao longo do processo de produção do espaço da cidade, e está sendo requisitada para ampliação do TECON. O poder público apresentou como proposta aos moradores o deslocamento para a área da Barra Velha, também em área portuária. Aos

moradores foi oferecida a compra de uma nova residência do tipo condomínio popular com casas germinadas.

No caso da Barra Velha, está sendo considerada área portuária uma porção dessa localidade delimitada, conforme a Figura 22, ao norte pelo muro da Estação Naval de Rio Grande, ao sul por uma área com vegetação nativa com influência de marismas, à leste pela Laguna dos Patos e à oeste pela Avenida Maximiano da Fonseca:

Figura 22 – Área atingida pelo processo de expansão portuária na localidade da Barra Velha



Fonte: Mosaico de aerofotos ortorretificadas. Adaptado por Paulo Ricardo Salati.

A origem da ocupação da localidade da Barra Velha está relacionada à instalação das moradias e oficinas dos trabalhadores de diferentes níveis e formações escolares no período em que se deu o início das obras da construção dos molhes da barra.

De acordo com informações fornecidas pela Superintendência do Porto do Rio Grande, a Barra Velha passará por um processo de reordenamento local no que se refere a ocupação do solo. Essa é uma área pública de ocupação irregular, com concessão de uso para fins de moradia. Parte da área é passível de regularização fundiária, neste caso não se trata de regulamentar o direito à propriedade, mas de conceder uso especial, podendo o município, assim como o Estado, estabelecer outras hipóteses de incidências e prazos diversos, prevalecendo a instância federal em caso de omissão.

O direito à concessão de uso é permitido, de acordo com o artigo 183, § 1º da Constituição Federal, para aquele que estiver possuído por cinco anos ininterruptos e sem oposição, área de até 250 m² de imóvel público em área urbana, utilizando-a para a sua moradia ou de sua família, desde que não seja proprietário ou concessionário, a qualquer título, de outro imóvel rural ou urbano.

Além dessa área passível de ser regularizada, existe no local outra parte que permanecerá em situação de concessão de uso, tanto para moradia, como para o estabelecimento de atividades econômicas já existentes no local. Uma terceira área é projetada para o estabelecimento de um Porto Pesqueiro, onde existe a possibilidade de realocação das famílias, porém não foi divulgado ainda nenhum projeto mais preciso por parte da União. De acordo com relatório elaborado pela FURG, residem na área do possível Porto Pesqueiro cerca de 268 famílias.

A maior parte das famílias que residem na Barra Velha moram no local há mais de dez anos e estabelecem relações de pertencimento com o lugar, exercendo atividades ligadas ao setor pesqueiro e também à área portuária. Os imóveis são, em sua maior parte, utilizados para fins de moradia e o bairro possui escola de ensino fundamental, posto médico, iluminação e águas canalizada em quase todas as residências. Porém, carece ainda de problemas em relação tanto ao funcionamento da estrutura que existe, como de falta de políticas públicas para melhoria da qualidade de vida das pessoas que ali se estabelecem.

Além das áreas portuárias, outras localidades da cidade acabam também passando por mudanças, impulsionadas pelo atual ciclo de desenvolvimento econômico.

6. AS MUDANÇAS NO ESPAÇO URBANO DE RIO GRANDE A PARTIR DO POLO NAVAL

Com os investimentos diretos na indústria naval em Rio Grande, outros setores da economia também passam por um processo de aquecimento, principalmente o imobiliário e hoteleiro. Em relação à produção de habitação, incentivada pelos recursos que estão sendo investidos pelo governo federal através do Ministério das Cidades em programas habitacionais, temos como resultado um aumento no número dos imóveis na cidade. Como apontamos, a cidade carece não só de produção como também de qualificação de moradias. Empresas estão realizando e planejando projetos para atender essas demandas, o que impulsiona a construção civil no município.

No tocante ao setor hoteleiro, a cidade passou a contar no ano de 2012 com mais 440 novos leitos em hotéis. De acordo com informações divulgadas no Jornal Agora (FERNANDES, 2011) pelo Sr. Abdo Nader, titular da Secretaria Municipal de Turismo Esporte e Lazer, foram inaugurados no ano de 2011 dois novos hotéis: o Swan Tower Express (Figuras 23 e 24) e o novo hotel da rede Vila Moura. O grupo Swan Hotels possui cinco empreendimentos no Estado, sendo esses em Novo Hamburgo, Caxias do Sul e Porto Alegre, e agora passa a atuar em Rio Grande com o objetivo de atender a demanda crescente do setor.

Figura 23 – Hotel Swan Express localizado na Rua Francisco Campelo no centro da cidade (Foto 1)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 24 – Hotel Swan Express localizado na Rua Francisco Campelo no centro da cidade (Foto 2)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

O Hotel Swan Express está localizado em área central da cidade do Rio Grande, com uma vista para a Lagoa. Dispõe de 126 leitos, sendo 112 apartamentos e 24 suítes. A área em que está localizado o Hotel, considerada central, passa hoje

por um processo de revitalização com a realização da obra de Recuperação do Cais do Rincão da Cebola, localizado a oeste do Porto Velho (Figuras 25 e 26).

As obras tiveram início no mês de julho de 2010, e consistiram em uma primeira etapa de urbanização do local, com implementação de estacionamento, iluminação, paisagismo e equipamentos urbanos. De acordo com informações do prefeito na época, Sr. Fábio Branco, ao Jornal Agora (JORNAL, 2010), a obra visa a complementar as ações que estão sendo desenvolvidas pela Superintendência do Porto do Rio Grande, referentes à recuperação do antigo cais. Essas ações também têm participação da ATM Construções, que possui sua matriz na cidade de Esteio - RS. Essa foi concluída no ano de 2014.

Figura 25 – Canteiro de obras do Projeto de Recuperação do cais do Rincão da Cebola no centro de Rio Grande (Foto 1)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 26 – Canteiro de obras do Projeto de Recuperação do cais do Rincão da Cebola no centro de Rio Grande (Foto 2)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Atualmente está em andamento a segunda parte do processo de revitalização, de responsabilidade da Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento (SMCP) e está sendo executada pela empresa Cisbra Blocos – Tecnologia em Concreto, com investimento de cerca de R\$ 575.812,30.

A área já vem sendo utilizada para lazer e prática de esportes, possuindo também uma unidade da FURG, o Centro de Convívio dos Meninos do Mar, CCMAR. O projeto CCMAR é financiado pelo BNDES e tem por objetivo oferecer cursos de qualificação para jovens estudantes entre 14 e 17 anos em situação de vulnerabilidade socioeconômica, principalmente provenientes de comunidades carentes, no sentido de motivar uma transformação que os encaminhe a uma participação solidária e fraterna.

Dando continuidade aos investimentos no setor hoteleiro, o Novo Hotel Vila Moura (Figura 27) foi inaugurado em dezembro de 2012, na rua General Neto, no centro da cidade. O grupo é de Rio Grande e já possui investimentos na cidade, ampliando sua rede com mais esse empreendimento. O investimento foi de cerca de R\$ 8 milhões e é voltado para o público executivo, contando com 88 apartamentos.

Figura 27 – Novo Hotel da rede Vila Moura localizado na rua General Neto do centro de Rio Grande



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Percebemos, além do aumento dos investimentos dos empresários locais, como o grupo Vila Moura, a presença de capital de outras localidades. Os dois hotéis devem agregar 230 novos quartos, e devem gerar mais de 200 empregos diretos. Esses 440 novos leitos se somaram aos atuais 2.050 existentes na cidade.

Em 2008 entrou em funcionamento o Hotel Arpini (Figura 28), numa das principais avenidas de acesso à cidade, a Avenida Presidente Vargas, inicialmente com 42 apartamentos e depois, devido à grande procura, foram construídos mais 20. Tiveram início também em agosto de 2011 as obras de um novo hotel na Avenida Itália, de um grupo da rede Pacífico Hotéis da cidade de São Gabriel – RS. Segundo informações do administrador da obra, Sr. Marco Salgado, o término estava previsto para o mês de dezembro de 2012, porém ainda não foi concluído (Figura 29). O hotel terá capacidade para 44 apartamentos e os oito funcionários da obra são da cidade do Rio Grande.

Figura 28 – Hotel Arpini localizado na Avenida Presidente Vargas



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 29 – Obras do Hotel da Rede Pacific Hotéis localizado na Av. Itália na rodovia que liga a cidade do Rio Grande ao Balneário Cassino



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Em outubro de 2014, novos empreendimentos hoteleiros foram anunciados pelo executivo municipal através de audiência pública: Hotel Íbis Budget Rio Grande, Hotel InterCity Express Rio Grande, Hotel Plaza Rio Grande, Hotel Viverone Rio Grande, Hotel Super 8 e Travelodge.

A rede de hotéis Íbis, uma das maiores operadoras hoteleiras do mundo e líder na América Latina, construirá uma de suas unidades junto ao Praça Rio Grande Shopping, inaugurado em abril de 2014. A rede planeja para a cidade um hotel com

sete pavimentos e 138 apartamentos. Durante a construção, os responsáveis pela obra estimam a contratação direta de 120 pessoas e indireta de 150, e quando estiver em funcionamento o estimado é a geração de 40 empregos.

O InterCity também será construído junto ao Praça Rio Grande Shopping, oferecendo 126 apartamentos distribuídos nos seu dez pavimentos. Durante a construção, a estimativa é de contratação de cerca de 150 pessoas e 40 funcionários diretos para seu funcionamento, e terá capacidade para hospedar 252 pessoas.

O Hotel Plaza Rio Grande será o sexto de sua rede no Estado e o primeiro terceirizado. Sua obra é estimada em R\$ 27 milhões e estará situada no centro da cidade, na rua General Neto. A unidade destaca-se por apresentar padrão internacional, contando com 185 apartamentos, duas suítes presidenciais e três salões para eventos, divididos nos seus 13 andares. O hotel planeja funcionar também com um restaurante aberto ao público.

O Hotel Viverone estará localizado também em área central, entre as ruas Aquidaban e General Portinho, com 18 andares, 168 unidades de habitação e um centro de eventos com capacidade para mais de 350 pessoas. Por fim, os hotéis Super 8 e o Travalodge pertencem a uma rede norte-americana chamada Wyndham Hotel Group, a qual possui mais de 7,5 mil empreendimentos ao redor do mundo. As unidades em Rio Grande serão instaladas ao lado do Trevo de acesso à cidade. Os dois hotéis possuem o diferencial de serem construídos em terrenos mais amplos, porém com um número menor de pavimentos. De acordo com as informações fornecidas pelo superintendente de desenvolvimento da rede ao Jornal Agora de 30 de outubro de 2014, Sr. Rodrigo Vitola, o Super 8 contará com 100 apartamentos em quatro andares e o Travelodge contará com um serviço mais simples, com 78 apartamentos divididos em dois pavimentos.

O Shopping Center Praça Rio Grande, onde serão construídos dois dos hotéis acima descritos, é um empreendimento da empresa 5R Shopping Centers e foi construído na avenida Jockey Club (Figuras 30 e 31), no bairro São Miguel, onde se localizava o antigo Hipódromo da Cidade, pretendendo gerar um valor de vendas de R\$ 1,1 bilhão. A área total do terreno é de 190 mil metros quadrados e irá comportar, além do Shopping, os dois hotéis, torres residenciais e comerciais e um

complexo cultural nas antigas arquibancadas do Jockey, que os responsáveis pretendem revitalizar.

Figura 30 – Shopping Center Praça Rio Grande



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 31 – Área onde será construído o novo hotel Intercity junto ao Shopping Praça Rio Grande



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

A arquitetura do Shopping, para contemplar a história da cidade do Rio Grande, tem temática portuária. Ao complexo foi incorporada a Escola Municipal de Belas Artes Heitor de Lemos, caracterizada por ser um centro cultural ativo há mais de 92 anos em uma área central da cidade.

O Praça Rio Grande anunciou a abertura de 137 lojas, quatro âncoras, um hipermercado, seis salas de cinema, um complexo de lazer, praça de alimentação, serviços e 1.700 vagas de estacionamentos. Neste momento, nem todas as lojas, restaurantes e salas de cinema estão em funcionamento, porém 90% dos espaços já foram comercializados.

A área do Jockey Club tem passado por um processo de valorização devido aos investimentos planejados para o local. Além do Shopping, a Avenida receberá também a construção de novos condomínio residenciais (Figuras 32 e 33). O projeto habitacional que conta com três condomínios - o Jockey Club I, II e III – o complexo tem por objetivo beneficiar 800 famílias dentro do Programa Minha Casa Minha Vida, dentro da faixa 2. O projeto teve início em 2010, com prazo de dois anos para a entrega dos apartamentos para os futuros moradores, porém até hoje não foram concluídos os empreendimentos Jockey II e III, causando uma série de transtornos, uma vez que muitos moram de aluguel ou em casa de parentes e necessitam de suas habitações.

Figura 32 – Condomínio Jockey Club I



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 33 – Área dos Condomínios Jockey Club II e III



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

A demora na continuidade e execução da obra deve-se a um conflito de interesse estabelecido entre os que se dizem proprietários do terreno. O Jockey Club do Rio Grande foi proprietário de diversos imóveis, dentre eles um terreno sem benfeitorias com uma área de 17 hectares nas proximidades do Matadouro Público Municipal. Com matrícula no Cartório de Registro de Imóveis, essa área faz parte de onde estão sendo construído os condomínios. Devido a diversas dívidas, o terreno foi levado a leilão, tendo sido arrematado em 2001, na Justiça Federal, pela Navarini Engenharia e Construções. No ano de 2006, a construtora teria averbado a área, porém o requerimento feito ao registro de imóveis pela empresa perfazia uma área de 25 hectares. O conflito reside no fato de que, segundo o Jockey Club, uma área de oito hectares acrescida aos 17 arrematados em leilão seriam de sua propriedade.

De acordo com o advogado do Jockey Club, Sr. Nelson Rache Fonseca, em entrevista ao Jornal Agora, o terreno de oito hectares, localizado junto à área, já tinha uma transcrição anterior no registro de imóveis, o que conferiria a propriedade ao seu cliente, de acordo com o princípio da anterioridade de registros públicos (LEITE; POLL, 2015). O advogado acrescenta ainda que o terreno está sendo objeto de penhora para o pagamento de dívidas com o FGTS do Jockey Club.

A empresa que arrematou a área em leilão, Navarini Engenharia e Construções, possui sede na cidade de Pelotas e é especializada na construção de edifícios industriais, comerciais e de serviços residenciais, entre outros. Um fato

ainda deixa o caso mais complexo, essa empresa negociou parte da área para outras duas incorporadoras, que estão construindo no local. Os responsáveis pelo Jockey Club afirmam que houve a tentativa de buscar uma solução amigável para resolução do conflito. A ideia, segundo eles, é de fazer a venda direta, autorizada pela Justiça, para os incorporadores, possibilitando que o projeto habitacional seja regularizado e, por outro lado, que o Jockey Club possa quitar sua dívida com a União. Mas, como o diálogo não teve muito êxito, o caso foi levado ao Ministério Público Estadual.

Os representantes do Jockey entraram como liminar requerendo a posse da área e suspensão das obras, a qual foi indeferida em virtude de não haver prova inequívoca do alegado. A situação, atualmente, não se apresenta totalmente esclarecida, os advogados entraram com agravo de instrumento, o qual também foi negado, porém com a ressalva de que as obras eventualmente realizadas no terreno correm por conta e risco do possuidor.

Enquanto isso, os moradores vivem um impasse em relação aos seus futuros imóveis. De acordo com informações fornecidas pelo incorporador, Sr. Lindomar Navarini, ao Jornal Agora, não existe a possibilidade de perda de contratos (LEITE; POLL, 2015). A construtora Navarini, embora tenha sido indeferida a liminar, ofereceu em contracautela um imóvel de sua propriedade em Pelotas, avaliado pela empresa em R\$ 1,55 milhão. O incorporador afirma que o oferecimento da contracautela teve o objetivo de que fosse mantida a decisão agravada, evitando a paralisação das obras dos conjuntos habitacionais do PMCMV, que se consumada, atingirá terceiros, causando prejuízos para as mais de 800 famílias que aderiram ao programa habitacional.

Segundo o incorporador, o processo não irá acarretar em prejuízo aos incorporadores que compraram a área e muito menos para os que já adquiriram a unidade no residencial. Por parte da Caixa Econômica Federal, agente financiador do empreendimento, o gerente regional da instituição afirma, em entrevista ao Jornal Agora de primeiro de janeiro de 2015, que o processo foi considerado regular para contratação e execução, passando pelas análises técnica, jurídica e de crédito da Caixa.

Também há interesse da União sobre o terreno, por isso a Procuradoria da Fazenda Nacional está acompanhando os desdobramentos do caso, uma vez que os oito hectares seriam a garantia de pagamento de dívida com o FGTS.

Os moradores se veem prejudicados em meio a esse impasse, pois a obra está atrasada prejudicando os compradores. Além do atraso na entrega dos apartamentos, as reclamações dos compradores estão relacionadas ao pagamento de uma taxa chamada de “evolução da obra”, que estaria sendo cobrada de forma indevida. De acordo com informações de um grupo de compradores que não quis se identificar, fornecidas para o Jornal Agora, essa taxa já foi considerada pelo Procon/São Paulo como indevida e eles relataram já ter procurado os órgãos competentes para dar andamento a um processo contra as empresas envolvidas no empreendimento (RODRIGUES, 2013). O grupo destacou que estão recorrendo a todos os órgãos, pois garantem que até o momento nenhum prazo foi dado pela construtora para a entrega. Eles ainda alegam que a empresa, além de não ter entregue o condomínio, já está executando novas obras, e que isso pode afetar ainda mais no atraso das obras do Jockey.

O processo de valorização dessa área tem trazido transformações na paisagem. Segundo os moradores, a falta de iluminação que era um problema constante, hoje deixou de existir. Observamos também que o local onde antes se localizava o Motel da Lagoa, abriga hoje mais um hotel da cidade, o Hotel Costa Doce (Figura 34).

Figura 34 – Hotel Costa Doce localizado na Avenida Jockey Club no bairro Matadouro na cidade do Rio Grande



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Em abril de 2014 foi oficializado o começo das obras de outro shopping em Rio Grande, localizado ao longo da RS-734, que liga Rio Grande à Praia do Cassino. O empreendimento já havia sido anunciado com o nome de Parque Shopping há cerca de dois anos atrás. Porém, durante a oficialização do início das atividades foi anunciado seu novo nome, Partage Shopping. Este é um empreendimento realizado pelo Grupo Partage junto com a Aquário Empreendimentos Imobiliários, proprietária da área de 100 hectares às margens da RS-734. Será um shopping horizontal de apenas um pavimento e com estacionamento externo, o valor do investimento será de 200 milhões e deverá gerar três mil empregos.

O início das obras deu-se entre os meses de junho e julho, com a terraplanagem e as fundações. De acordo com informações fornecidas pelo diretor-presidente do Grupo, Sr. Ricardo Baptista em entrevista para o Jornal Agora, o Partage será entregue para os lojistas entre janeiro e fevereiro de 2015 e estará pronto para ser inaugurado em abril do mesmo ano (RODRIGUES, 2014).

A troca de nome, de acordo com o diretor-presidente, teve o objetivo de padronizar nomes e logomarcas dos shoppings da Partage, que somam oito empreendimentos distribuídos em quatro regiões do país como uma estratégia para reforçar o crescimento e a maturação do Grupo. O projeto prevê para a área um complexo multiuso, com a construção de um hotel da rede Íbis, do grupo francês Accor, de 240 apartamentos em torre única, que ficará pronto junto com o Partage e também contará com empreendimentos residenciais verticais e horizontais propostos pela Cipasa Urbanismo para o Vívica Rio Grande, um bairro inteligente, onde será possível morar, trabalhar, estudar, consumir e se divertir.

O grupo Partage foi criado em 1997, com sede na cidade de São Paulo. O primeiro empreendimento do Grupo foi o Boulevard Shopping São Gonçalo, no estado do Rio de Janeiro. Também estão em operação atualmente o Partage Shopping Mossoró – RN e o Partage Shopping Natal – RN, o Partage Shopping Campina Grande – PB, o Metropolitan Shopping Bettin – MG e o Partage Shopping Parauapebas – PA. Atualmente, além do Partage Shopping em Rio Grande, está sendo construído outro na cidade de Criciúma – SC . Juntos, os empreendimentos totalizam 240 mil m² de área bruta locável e geram cerca de 25 mil empregos diretos.

A Cipasa é caracterizada por ser uma das mais tradicionais empresas de loteamento do país, adquirida em 2010 pelo fundo de Private Equity Prosperitas, especializado na área imobiliária, e pela Partage, que juntamente com outras empresas compartilha o controle do laboratório Aché.

Os investidores têm a intenção de investir R\$ 250 milhões no empreendimento. A Cipasa, juntamente com a empresa local Concórdia, integra um consórcio que detém 60% do loteamento, os demais 40% continuam com a Aquário Empreendimentos.

De acordo com as informações divulgadas pelo Sr. Ivo Szterling, diretor da Cipasa, a empresa iniciou há mais de um ano um plano de expansão nacional, com loteamentos nos segmentos econômicos de médio e alto padrão. O bairro planejado para Rio Grande será o segundo empreendimento no Estado, sendo o primeiro em Canoas, e a ideia é de fazer parcerias com incorporadores. O projeto prevê quatro tipos de produto: 600 apartamentos, cerca de 300 a 400 lotes de médio padrão (250 m² a 300 m²) e mil unidades de padrão médio alto (360 m² a 450 m²). Atualmente o Parque Shopping está em fase inicial de construção.

Em relação aos investimentos no setor do comércio, de acordo com os dados da Secretaria Municipal da Fazenda nos últimos 10 anos, o número de estabelecimentos aumentou de forma considerável. No ano de 2001, havia apenas 69 estabelecimentos no Município, e no ano de 2011 havia um total de 200. No comércio varejista o número passou de 3.743 para 6.686 nos anos respectivos.

Os reflexos no número de vagas de empregos, segundo o presidente do Sindicato dos Comerciantes, Sr. Paulo Arruda, é que tenham sido abertas no último ano cerca de 300 vagas no comércio local. Porém, muitas empresas estão reduzindo o número de trabalhadores devido à concorrência que se estabelece no mercado e a consequente redução de mão de obra para minimizar os custos.

Uma das observações feitas foi a de que as vagas estão sendo preenchidas principalmente por mulheres, uma vez que os homens buscam empregos nas empresas do Polo Naval, onde os salários são maiores, comparados aos do comércio. A concentração da renda acaba se dando nas grandes empresas e o dinheiro que circula não é o suficiente para manter as empresas do comércio. O salário básico do comércio no Município é de R\$ 643 nas lojas e R\$ 638 nas redes

de supermercados, o que resulta em um trabalhador com renda baixa para consumir de acordo com o crescimento econômico deste momento.

Um dos reflexos dessas mudanças na oferta de empregos na cidade é a baixa qualificação do trabalhador do comércio. Rio Grande não estava preparado para esse crescimento e a disputa por vagas do Polo Naval ocasionou um aumento por cursos de qualificação para este setor, em contrapartida aos demais setores, como o do comércio.

Os funcionários são caracterizados por ter baixa escolaridade e não receber preparação para a função, o que resulta na baixa qualidade do atendimento ao cliente. Um exemplo foi o de uma empresa da cidade de Pelotas, que se instalou em Rio Grande trazendo 80% da mão de obra da cidade vizinha, pois não conseguiram pessoal qualificado na cidade do Rio Grande.

A rede de lojas Barriga Verde, uma das maiores do mercado gaúcho, foi um dos estabelecimentos que veio investir na cidade, atraída pelos anúncios de investimentos no Polo Naval, inicialmente como franquia e logo adquirida pela rede devido ao bom retorno.

Os reflexos no mercado imobiliário são marcantes, pois Rio Grande caracteriza-se por uma forte concentração nesse setor, e com o Polo Naval os preços dos terrenos subiram muito, chamando a atenção de especuladores que passaram a comprar imóveis na cidade.

Muitas empresas vêm atuando também na área habitacional. A própria Engevix tem intenção de investir no setor, através da Infravix, braço da empresa voltado para área de infraestrutura. A intenção é a construção de um complexo habitacional com seis mil residências, um centro comercial, um hospital e um hotel localizado entre a praia do Cassino e o Polo Naval.

O projeto está dividido em duas etapas, a primeira consiste na construção de 700 unidades habitacionais - a empresa já tem inclusive o Termo de Referência da Fepam e o Estudo de Impacto Ambiental (EIA). A previsão é a de três modalidades de residências, uma destinada a pessoas com renda de até quatro salários mínimos, outra para renda de cinco a dez salários e a última para acima de 10 salários. Somando um investimento de R\$ 500 milhões, a previsão da Engevix/Infravix é terminar o empreendimento até 2015.

Até os clubes esportivos estão sendo alvo de investimentos, a sede campestre do Country Club (Figuras 35 e 36), localizado da RS-734, receberá um projeto para a implantação do “Condomínio Residencial” com aproximadamente 430 lotes. O contrato foi estabelecido pela diretoria do Club e Arcobrás Comércio e Incorporadora Ltda, empresa que atua em São Paulo e busca investimentos na cidade devido ao ciclo de desenvolvimento atual. A intenção dos investidores é agregar elementos à estrutura já existente no Club, o qual será um condômino de acordo com as informações divulgadas até o momento, ocupando uma área de 64,3 hectares de propriedade do Club, os outros 40 foram adquiridos pela Arcobrás.

Figura 35 – Sede Campestre do Country Club localizada na RS-734 (Foto 1)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Figura 36 – Sede Campestre do Country Club localizada na RS-734 (Foto 2)



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Procuramos, ao descrever os empreendimentos que vêm sendo realizados na cidade do Rio Grande, construir um cenário do que está acontecendo na cidade, impulsionados principalmente pelo crescimento no setor naval. As cidades têm sido o palco dos investimentos nos mais variados setores, e também o local onde a maior parte da população reside, desta forma o uso do solo urbano acaba por gerar uma série de conflitos, como já abordamos aqui.

Neste sentido, o início do século XXI marca uma mudança no estabelecimento de políticas urbanas, as quais serão abordadas a seguir, fazendo uma relação do que vem sendo aplicado na cidade do Rio Grande.

7. A ATUAL POLÍTICA URBANA

Abordaremos aqui o período da atual política urbana, caracterizado pelas ações voltadas ao planejamento e à gestão das cidades, criadas a partir do início do século XXI, diferenciando-se do que retratamos em linhas anteriores, como a criação das primeiras ações governamentais para o desenvolvimento de uma política urbana, que inicia nos anos de 1930 e se estende até a extinção do Banco Nacional de Habitação, em 1986.

7.1. O REFLEXO DA ATUAL POLÍTICA URBANA NO USO DO SOLO DA CIDADE DO RIO GRANDE

A produção do espaço da cidade, até os anos 1930, ocorreu sem nenhuma política governamental para produção de habitação popular. As pessoas viviam nas proximidades das fábricas em bairros, na maioria das vezes produzidos pelos proprietários e responsáveis por esses empreendimentos, preocupados com a manutenção de sua força de trabalho. Segundo Kowarick (2000, p. 26):

Até os anos 1930, quando começa a se ampliar a base produtiva ainda apoiada nos setores fabris tradicionais, principalmente a indústria têxtil e de alimentação, a acumulação industrial se concentrava em poucas empresas situadas em alguns pontos da Cidade. Nesse período, a expansão industrial processou-se de maneira bastante adensada, confundindo-se a vida nas fábricas e nos bairros operários.

Na cidade do Rio Grande, principalmente nas áreas portuárias e industriais, a produção de moradias populares estava diretamente relacionada a essas atividades. Os bairros Santa Tereza, Getúlio Vargas, Mangueira, Barra e Barra Nova têm todos a sua origem relacionada ao processo de crescimento do Porto do Rio Grande.

Outras áreas da cidade, como as construções localizadas na Avenida Portugal e o próprio bairro Cidade Nova também estão relacionadas às indústrias pesqueiras e a um período de crescimento de Rio Grande, no final do século XIX, concentrando moradias e atividades econômicas em alguns pontos. Até este momento, poucas foram as ações governamentais na produção de moradias.

Em relação à criação do BNH, visto como uma iniciativa dos gestores públicos em pensar uma nova política habitacional, poderíamos afirmar que esse assumiu estratégias políticas e econômicas com intenções de atender uma demanda do setor urbano, através das empresas da construção civil, as quais movimentam um mercado importante, e também um caráter ideológico para restabelecimento da ordem social através da aquisição da casa própria, que daria ao indivíduo a *condição de cidadão*.

Esse sistema de financiamento da casa própria não consegue se manter em meio à crise econômica que vivencia o Brasil ao longo dos anos 1980, e sua extinção ocorre em meio a um aumento dos preços das construções, de aparecimento do ágio no preço dos materiais, da complexidade e do dinamismo da economia brasileira. Não tendo estrutura para solucionar as crises que foram surgindo na economia e política configurada, sua parte operacional passa a ser gerida pela Caixa Econômica Federal, ficando a parte normativa a cargo do Banco Central.

É importante constatar que os interesses dessas instituições financeiras não são compatíveis com os interesses sociais e com a problemática urbana, definida, entre outros fatores, pela falta de moradia e qualidade dos imóveis nas cidades. Desta forma a habitação popular não se torna um bom negócio, levando à extinção da própria instituição.

Na verdade, o problema da falta de moradia no Brasil segue sem solução, uma vez que ela é vista como qualquer outra mercadoria, principalmente num período em que o Brasil tem como objetivo estabelecer o desenvolvimento econômico capitalista.

O fato é que as cidades brasileiras seguem crescendo com vários problemas urbanos, como moradias precárias, loteamentos irregulares e falta de infraestrutura, comprometendo a qualidade de vida das pessoas. Essa realidade é consequência da falta de políticas de planejamento e gestão urbanas, e de interesses no âmbito social, frente ao mercado que prevalece.

Da extinção do BNH até o início do século XXI, poucas ações e programas foram desenvolvidos no sentido de pensar uma política urbana, principalmente para as camadas da população de menor renda, a qual sempre teve difícil acesso à cidade na sua condição plena.

O que aqui denominamos como atual política urbana tem raízes, na verdade, no processo de redemocratização da sociedade brasileira que faz ressurgir os movimentos sociais urbanos, os quais começam a se articular em uma escala nacional. As causas defendidas como gênero, etnia, regularização de loteamentos e a situação de precariedade de vidas nas cidades já eram discutidas nas periferias, porém eram ações isoladas.

Consideramos um marco para a política urbana a proposta de Emenda Popular Urbana, apresentada na Assembléia Nacional Constituinte. A partir desse momento, tem início à possibilidade de se desenvolver um modelo de política e da cidade de forma mais democrática, voltada aos direitos sociais urbanos e à redistribuição do ônus que é produzido nesses espaços. A Constituição de 1988 traz modificações institucionais importantes para diversas instâncias, entre elas a organização das cidades e seu marco jurídico regulatório.

Uma das questões apontadas neste período foi o surgimento do termo gestão. Fato que acontece, em uma realidade de descrédito do termo planejamento, uma vez que as mudanças relacionadas à implantação de uma sociedade urbano-industrial não são normalmente planejadas, elas chegam e o território deve absorvê-las com as mudanças necessárias. Além deste fator, o conceito de gestão, teoricamente, significaria uma maior participação da sociedade civil no processo de produção da cidade.

Consideramos que esses dois termos são conceitos diferentes, ambos importantes para a cidade, como afirma Souza (2002, p. 46) quando se refere à ideia de abandono do planejamento em favor da gestão:

Não obstante, a pretendida (não por todos, felizmente) substituição de planejamento por gestão baseia-se na incompreensão da natureza dos termos envolvidos. Planejamento e gestão não são termos intercambiáveis, por possuírem *referenciais temporais distintos* e, por tabela, por se referirem a *diferentes tipos de atividades*. Até mesmo intuitivamente, planejar sempre remete ao *futuro*: planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno ou, para dizê-lo de modo menos comprometido com o pensamento convencional, *tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, como o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios*. De sua parte, gestão remete ao *presente*: gerir significa *administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas*. O planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra; e a gestão é a efetivação, ao menos em parte (pois o imprevisível e o indeterminado estão sempre presentes, o que torna a capacidade de improvisação e a flexibilidade

sempre imprescindível), das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir. Longe de serem concorrentes ou intercambiáveis, planejamento e gestão são *distintos e complementares*.

De acordo com o pensamento desenvolvido por Sousa, acreditamos que os dois termos são importantes para se pensar a política urbana na atualidade, no sentido de promover o desenvolvimento socioespacial, caracterizado por uma mudança social positiva no processo de produção da cidade, onde os maiores beneficiados são os cidadãos urbanos, através de uma melhoria na qualidade de vida. Entre os instrumentos de planejamento e gestão urbana, de caráter participativo e que marcam uma política atual, encontramos a Lei Orgânica dos municípios e o Plano Diretor, obrigatórios para as cidades com mais de 20 mil habitantes.

Um dos fatos que deve ser salientado é que a ideia de gestão e planejamento das cidades deve levar em consideração o uso do solo coletivo, buscando o desenvolvimento de práticas que o favoreçam. A Constituição de 1988, através da função social da propriedade tem por objetivo a promoção do interesse comum sobre o direito individual de propriedade, o uso socialmente justo e ambientalmente equilibrado do espaço urbano. Desta forma, busca a redistribuição indireta da renda e a orientação e o disciplinamento da expansão urbana, além do incentivo a determinadas atividades.

Neste contexto, o Estado assume uma importante função no sentido de implantação destas ações, pois é este, na instância municipal, que deverá identificar a função social da propriedade e da cidade, buscando minimizar os conflitos entre os interesses públicos e privados no território urbano.

Surge então uma série de tributos que irão buscar atingir os objetivos contidos nesses documentos, e o Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) progressivo é visto como um dos mais importantes no sentido de colaborar de forma decisiva para a tarefa de imprimir maior justiça social às cidades. Considerado um dos principais instrumentos, como afirma Souza, (2002, p. 226):

Ele é, enfim, graças às suas potencialidades de coibição da atividade especulativa em larga escala e de geração de recursos direcionáveis para a dotação de infra-estrutura e regularização fundiária de áreas residenciais segregadas, capaz, como poucos, de colaborar tanto para evitar a formação de vazios urbanos e o problema da “urbanização em saltos”, quanto para superar ou, ao menos, minorar a *espoliação urbana* contundentemente apontada por Lúcio KOWARICK (1983, 2000), tão típica das cidades

brasileiras (e de outros países do “Terceiro Mundo”). No entanto, trata-se de um instrumento sobre o qual se tem debatido e publicado bem menos do que caberia em virtude de sua importância.

Na atualidade, algumas ações vêm sendo desenvolvidas pela Prefeitura Municipal do Rio Grande para implementação dos referidos instrumentos descritos no Estatuto da Cidade. Através da Secretaria de Habitação, o primeiro passo foi a criação de um Projeto de Lei para aplicação dos três instrumentos presentes no Estatuto: uso compulsório, IPTU progressivo e desapropriação com pagamento da dívida pública. O projeto de lei que tem por objetivo a aplicação desses instrumentos já tramitou no Executivo, foi aprovado em reunião do Conselho do Plano Diretor e em audiência pública e depende, neste momento, de aprovação de Câmara de Vereadores.

O Projeto de Lei tem como justificativa para sua aplicação, além do processo de formação da sociedade brasileira, que acabou resultando na desigualdade em relação ao acesso a terra, tanto rural como urbana, a retenção de terras na cidade através da existência de vazios urbanos como prática para especulação imobiliária.

Esse projeto foi criado com a finalidade de estabelecer as condições para o uso compulsório de imóveis urbanos, incluindo as condições de aplicação de Imposto Predial e Territorial Urbano Progressivo no Tempo, bem como a desapropriação de imóveis com pagamento através de títulos da dívida pública municipal, de acordo com o Plano Diretor, Lei Municipal nº 6.585, de 20 de agosto de 2008.

De acordo com o Art. 112 do Plano Diretor, são considerados passíveis de parcelamento, edificação e utilização compulsórias os imóveis não edificados, subutilizados ou não utilizados localizados nas áreas urbanas de ocupação prioritárias e áreas de recuperação urbana, ocupantes do perímetro delimitado.

Sobre os imóveis subutilizados, os incisos a seguir, contidos no Plano Diretor, esclarecem:

§ 1. São considerados solo urbano não edificado, terrenos e glebas com área superior a 500 m² (quinhentos metros quadrados), onde o índice de aproveitamento utilizado é igual a zero.

§ 2. São considerados solos subutilizados os terrenos e glebas com área superior a 500 m² (quinhentos metros quadrados), onde o índice de aproveitamento não atingir o mínimo definido para o lote na zona onde se situam, excetuando os seguintes imóveis:

I – Utilizados como instalações de atividades econômicas que não necessitam de edificações para exercer suas finalidades;

- II – De interesse do patrimônio cultural e ambiental;
- III – Ocupados por clubes ou associações de classe e entidades religiosas;
- IV – De propriedade de cooperativas habitacionais;
- V – Utilizados como postos de abastecimento de veículos;
- VI – Integrantes do sistema de áreas verdes do Município.

§ 3. É considerado solo urbano subutilizado todo lote com mais de 500 m² na área urbana que tenha, no mínimo, 80% (oitenta por cento) de sua área construída desocupada há mais de cinco anos, ressalvados os casos em que a desocupação decorra de impossibilidades jurídicas ou resultantes de pendências judiciais incidentes sobre o imóvel.

§ 4. Baseados neste Plano Diretor poderão ser especificadas novas áreas de parcelamento, edificação e utilização compulsórias.

§ 5. Nos casos das Operações Urbanas Consorciadas, as respectivas leis poderão determinar regras e prazos específicos para a aplicação do parcelamento, edificação e utilização compulsórias.

§ 6. Os imóveis nas condições a que se referem os parágrafos 1º, 2º e 3º deste artigo serão identificados e seus proprietários notificados, para que no máximo de um ano a partir do recebimento da notificação, protocolem o pedido de aprovação e execução de parcelamento ou edificação.

§ 7. Os parcelamentos e edificações deverão ser iniciados no prazo máximo de dois anos a contar da aprovação do projeto.

§ 8. As edificações enquadradas no parágrafo 3º deste artigo deverão estar ocupadas no prazo máximo de um ano a partir do recebimento da notificação.

§ 9. O Plano Executivo definirá as condições e a localização de estacionamentos e outras atividades econômicas que não necessitam de edificação para seu funcionamento, e que podem ser consideradas subutilizadas, ficando sujeitos às penalidades impostas nesta lei (RIO GRANDE, 2008a, Art. 112, §1-9).

O documento elaborado pela Secretaria define os vazios urbanos como: “áreas de mais de 500 m², bem localizadas no tecido urbano, que estão totalmente vazias ou subutilizadas, não cumprindo a sua função social da propriedade” (RIO GRANDE, 2008b, s/p). Os vazios urbanos, existentes na cidade do Rio Grande, estão representadas na Figura 37, a seguir.

De acordo com entrevista que realizei com o Sr. Cledir Lopes, secretário adjunto da SMHARF, a lei vem no sentido de combater o processo de especulação imobiliária, prática comum através da retenção de imóveis em Rio Grande, agravada pelo aumento da procura com o projeto de implantação do Polo Naval.

Foi possível constatar de acordo com os dados do Censo de 2010, realizado pelo IBGE, que existem na cidade do Rio Grande um total de 6.334 imóveis não ocupados.

A Secretaria realizou uma contagem para identificação dos imóveis fechados localizados no centro da cidade, identificados pela não existência de ligação de água ou luz, pelo grau de deterioração do imóvel e pela ausência de placa para alugar ou vender. Foi possível perceber que no ano de 2013 existiam 385 imóveis nessas condições, número que contrasta com os 205 imóveis fechados identificados em 2006. Com isso se pode perceber que a prática da retenção de imóveis continua de forma intensa na cidade. Existem outras pesquisas em andamento realizadas em outras áreas como Cidade Nova, em um perímetro que compreende as ruas Domingos de Almeida até a Avenida Argentina.

O valor dos imóveis em Rio Grande, de acordo com um estudo recente do Instituto de Ciências Econômicas, Administrativas e Contábeis, da FURG, aumentou em 70% no período de 2000 a 2006, e em 330% de 2006 a 2012. Desta forma, a cidade vivencia um intenso processo de valorização da terra urbana, relacionada não só aos investimentos oriundos da implantação do Polo Naval como também à retenção de terras, mantidas sem uso e não ocupadas, o que acaba por acarretar a elevação dos preços dos imóveis e terrenos na cidade.

Figura 37 – Localização dos vazios urbanos na cidade do Rio Grande



Fonte: Secretaria de Município da Habitação e Regularização Fundiária.

1. Aliança da Bahia
2. Vila Bernadeth
3. Avenida Itália
4. Avenida Itália
5. Humaitá I
6. Humaitá II
7. Humaitá III
8. Humaitá IV
9. Profilurb I
10. Profilurb II
11. Profilurb III
- 12 e 13. Jardim do Sol
- 14 e 15. Jardim do Sol
16. Parque Marinha
17. Corsan
18. Loteamento Otero – Bolacha

O trabalho de identificação destes vazios urbanos foi realizado através de saída de campo para identificação das áreas. Das 18 áreas inicialmente identificadas, sete tinham projetos protocolados na Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento e uma era de instituição pública. Das outras dez restantes, foi realizado o levantamento das matrículas junto ao registro de imóveis e análise das características dos lotes no Cadastro Imobiliário do Município. A tabela 2 abaixo mostra tais características:

Tabela 2 – Características dos vazios urbanos da cidade do Rio Grande

Nº Inscrição	Matrícula	Endereço	Área Terreno IPTU (m²)	Área Terreno Matrícula	Nº Mapa
224057		Otacílio Charão 199	15.090,00m ²		01
53858	58900	Av. Itália 1507	10.740,11m ²	30.200 m ²	02
62025	8952	Av. Itália 1573	5.840,21m ²		03
217967	16951	Av. Itália 1579	5.141,15m ²		04
218008	21124	Av. Itália 1686	22.325,00m ²	22.500 m ²	05
10712	10487	São José do Norte, Humaitá 1706	11.918,94m ²		06
218607	57433	Av. Itália 1764	2.628,00m ²		07
13114	42170	Roberto Socoowisk 1822 (fundos)	14.673,00m ²	69.689,8 m ²	08
8410	71130	Roberto Socoowisk Profilurb I	14.859,36m ²		09
8409	8465/38350	Roberto Socoowisk Profilurb I	66.232,00m ²	197.913,00 m ²	10

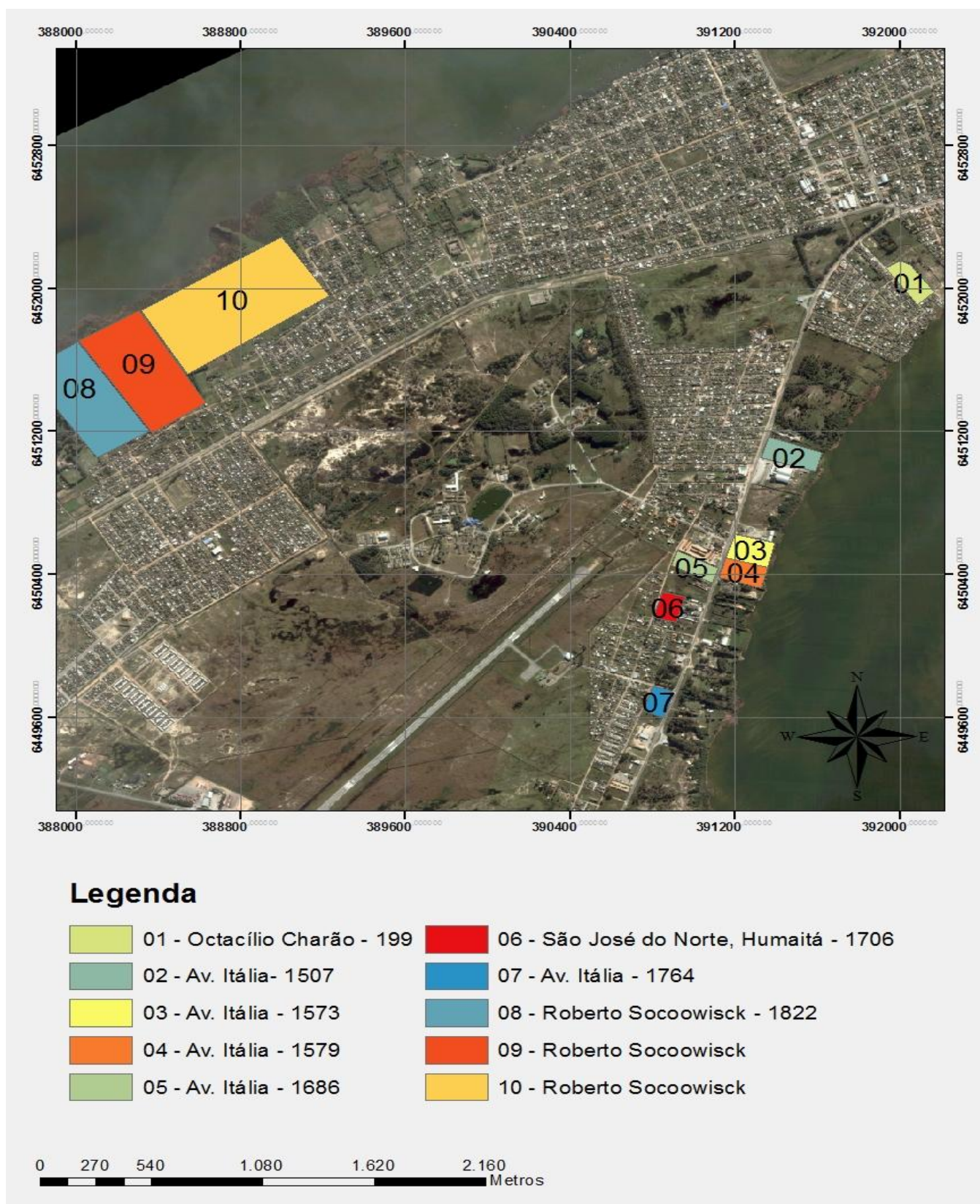
Fonte: Secretaria de Habitação e Regularização Fundiária de Rio Grande.

De acordo com o trabalho de caracterização foi identificado que oito delas estavam localizadas junto à orla do Saco da Mangueira e ao Canal do Estuário da Lagoa dos Patos, necessitando de parecer da Secretaria de Meio Ambiente. O documento emitido por parte dessa Secretaria autorizou a continuação dos trabalhos com a justificativa de que os proprietários e futuros empreendedores que receberão a notificação do parcelamento compulsório deverão observar o que diz a legislação

ambiental, bem como solicitar previamente o licenciamento ambiental das atividades pretendidas.

A partir dessa análise, ficaram definidos pelos órgãos responsáveis à implantação do parcelamento compulsório os vazios urbanos representados na Figura 38, a seguir:

Figura 38 - Identificação do parcelamento compulsório em vazios urbanos localizados na cidade do Rio Grande



Fonte: Secretaria de Município da Habitação e Regularização Fundiária.

No caso de identificação por parte da Secretaria de Habitação desses vazios urbanos, o proprietário será notificado e deverá dar encaminhamento para o parcelamento compulsório.

De acordo com o Plano Diretor Participativo – Lei 6.585 de 20 de agosto de 2008 –, ficaram estabelecidas as unidades de planejamento na cidade (Figura 39). Através de trabalho de campo, foram definidos os terrenos onde incidirá a edificação compulsória. Através da análise do mapa e dos regimes urbanísticos foram selecionados os terrenos que não cumprem 40% da taxa de aproveitamento, localizados entre a Avenida Itália e a Roberto Socoowisk. Foram encontrados um total de 25 terrenos vazios, de acordo com as informações contidas no documento de justificativa do projeto, elaborado pela Secretaria de Habitação.

Figura 39 – Unidade de planejamento na cidade do Rio Grande



Fonte: Plano Diretor Participativo.

De acordo com o documento as ações desenvolvidas buscam promover o aproveitamento das infraestruturas existentes no espaço urbano, as quais foram implantadas com recursos públicos, através da determinação de prazos para que os proprietários de vazios urbanos apresentem seus projetos, demonstrando o compromisso do Município com as políticas estabelecidas pela esfera federal na área de habitação de interesse social, visto que não se resolve a problemática habitacional sem a interferência estatal na questão fundiária.

Consideramos o compromisso dos municípios de fundamental importância para a efetividade de uma política urbana que vem sendo construída em escala nacional, uma vez que a não colaboração das esferas municipais e estaduais colocam em risco a possibilidade de reais mudanças no espaço da cidade. A cidade deve ser interpretada como um local de acesso a maior parte das camadas da população e não como um espaço cada vez mais privatizado, tanto pelas empresas como pelas próprias instituições públicas, uma vez que não promovem ações no sentido de democratizar o uso do espaço urbano.

A cidade é um espaço coletivo, desta forma deve ser pensada, não somente como um espaço de reprodução das relações capitalistas, mas como o estabelecimento de relações sociais, de convívio entre os diferentes e também de acesso à vida urbana. Assim, moldar sua gestão e planejamento a empresas e a iniciativa privada, muitas vezes, mediadas pela presença do Estado como agente regulatório, viola o seu verdadeiro conteúdo social. É com essas premissas que deve ser pensado o processo de uso do solo urbano, onde a participação social se torna uma condição para a garantia dos seus interesses.

Acreditamos que esse instrumental jurídico abre a possibilidade de participação da população no processo de pensar a cidade, fato que só ocorrerá de fato, se esta tiver consciência socioespacial de agente ativo. A apropriação dessa política urbana por parte da população é fator fundamental para a sua efetividade.

Outras ferramentas podem ser citadas neste momento, com o objetivo de pensar no desenvolvimento de práticas de uso coletivas, como o princípio da função social da propriedade, também oriundo da Constituição de 1988, mediante à promoção de redistribuição indireta da renda, à orientação e ao disciplinamento da expansão urbana através do incentivo a determinadas atividades.

Consideramos o Estatuto da Cidade, implementado em 2001, um instrumento da política urbana que traz importantes mudanças, uma vez que estabelece normas de ordem pública e de interesse social as quais regulam o uso da propriedade urbana a favor do uso coletivo, da segurança e do bem estar dos cidadãos, assim como do equilíbrio ambiental, buscando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Esse instrumento institui a política urbana nacional com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, orientada pelas seguintes diretrizes:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; [...]

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente (BRASIL, 2001, Art. 2º, Incisos I, II e IV).

A criação desse arcabouço legal é resultado da luta dos movimentos sociais urbanos, os quais surgem devido ao rápido processo de urbanização no Brasil, atrelado aos problemas de segregação, falta de moradia e baixa qualidade de vida nas cidades, as quais têm a ocupação de seus espaços calcada na lógica capitalista, da terra como uma mercadoria. O Estatuto da Cidade é de fundamental importância nas reivindicações feitas por esses agentes, na medida em que prevê instrumentos para o exercício da política urbana nas cidades brasileiras e estabelece que se sua utilização demandar dispêndio de recursos públicos deve ser objeto de controle social, através da participação das comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil. Os instrumentos da política urbana previstos no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001, Incisos I a IV) são:

I – planejamento municipal: a) plano diretor; b) parcelamento do uso e da ocupação do solo; c) zoneamento ambiental; d) plano plurianual; e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual; f) gestão orçamentária participativa; g) planos, programas e projetos setoriais; h) planos de desenvolvimento econômico e social.

II – instrumentos tributários e financeiros: a) imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana (IPTU); b) contribuição de melhoria; c) incentivos e benefícios fiscais e financeiros;

III – institutos jurídicos e políticos: a) desapropriação; b) servidão administrativas; c) limitações administrativas; d) tombamento de imóveis ou mobiliário urbano; e) instituição de unidades de conservação; f) instituição de zonas especiais de interesse social; g) concessão de uso especial para fins de moradia; g) parcelamento, edificação e utilização compulsórios; j) usucapião especial de imóvel urbano; l) direito de superfície; m) direito de preempção; n) outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso; o) transferência do direito de construir; p) operações urbanas consorciadas; q) regularização fundiária; r) assistência técnica e jurídica gratuita para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos; s) referendo popular e plebiscito; t) demarcação urbanística para fins de regularização fundiária; u) legitimação de posse.

IV – estudos prévios: a) de impacto ambiental (EIA) e; b) de impacto de vizinhança (EIV).

Em 2003, a criação do Ministério das Cidades foi considerada um avanço na política urbana do país, produto da luta de lideranças sociais, profissionais e parcelas da sociedade preocupadas com a questão urbana, gerando uma expectativa nova para as cidades brasileiras, já que era fruto do processo de construção sustentado através de um amplo debate, como afirma Maricato (2011a, pp. 24-5):

Mas com o caminho que levou à criação do Ministério das Cidades teve uma pavimentação consolidada por muitos e sucessivos passos dados por um número cada vez maior de lideranças sociais, profissionais e técnicas de diversas origens. Um significativo número de documentos, projetos de lei, plataformas, programas foi desenvolvido pelo Fórum Nacional de Reforma Urbana, por cada uma das entidades que dele fizeram parte, pelos partidos políticos progressistas, pelas instâncias legislativas, pelas entidades sindicais, profissionais ou acadêmicas, e apresentados em fóruns internacionais (com destaque para a Conferência Internacional Habitat II, em 1996), nacionais e locais. O Ministério das Cidades foi fruto de um amplo movimento social progressista e sua criação parecia confirmar, com os avanços, os novos tempos para as cidades no Brasil. [...] Não se esperava nenhum grande e muito menos uma rápida mudança, já que havia algum conhecimento e experiência com gestão urbana municipal e metropolitana. Para os que tinham formação teórica sobre a produção capitalista do espaço urbano isso era ainda mais evidente. Mas era esperada, sim, a abertura de um canal para o qual convergissem a articulação de todos os que lidavam com os dramáticos e crescentes problemas urbanos, permitindo dessa forma ampliar e fortalecer o debate sobre como encaminhá-los e influir na correlação de forças de modo a encaminhar novas soluções. Parecia claro que esse encaminhamento levaria a construção social, e não apenas governamental, da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano.

No ano de 2003 foi dado primeiro passo rumo à construção de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, na 1ª Conferência Nacional das Cidades, com o estabelecimento dos princípios e diretrizes da política urbana brasileira, através da participação de representantes de diferentes entidades de todo o território brasileiro.

A necessidade de estruturação de uma política urbana nacional vem no sentido de assegurar a qualidade de vida para os cidadãos e sustentabilidade para o crescimento futuro com bem estar nas cidades brasileiras. De acordo com a política urbana que vem sendo desenvolvida no Brasil, a reversão desse quadro exige a coordenação das ações governamentais de forma a assumir a política urbana como estratégica para o país, a universalização do acesso às políticas urbanas e a superação da cultura de uma gestão fragmentada, que separa a política de habitação das demais, como o saneamento ambiental e a mobilidade, gerando desperdício de recursos, ineficiência e reprodução das desigualdades socioespaciais.

Desta forma, a criação de um Sistema Nacional de Desenvolvimento Urbano (SNDU) vem da necessidade de coordenar as ações governamentais relacionadas às políticas urbanas de forma a universalizar o direito à moradia, em especial, o acesso à moradia digna, aos serviços de saneamento ambiental e à mobilidade urbana.

Os principais objetivos da política urbana brasileira são: a redução do déficit habitacional, o acesso universal ao saneamento ambiental, a mobilidade urbana com segurança, a democratização do acesso à informação, a diversificação de agentes promotores e financeiros, o planejamento e a gestão territorial, a qualidade ambiental urbana, a regulamentação e a aplicação do Estatuto da Cidade.

No ano de 2005, a Lei 11.124/2005 instituiu o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS), com o objetivo de implementar políticas e programas que promovam o acesso à moradia digna para a população de baixa renda. Essa Lei também instituiu o Fundo Nacional de Habitação de Interesses Social (FNHIS) que é composto por recursos do Orçamento Geral da União e do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social (FAS), entre outros. Esses recursos são administrados por um conselho composto por representações de diversos segmentos da sociedade.

O SNHIS é um sistema nacional, descentralizado e democrático que unifica as políticas de habitação social e fomenta a produção de habitação de qualidade para a população de baixa renda, através da ação conjunta dos seus diversos agentes promotores. Ele pressupõe a existência de um conselho que garanta o direito à gestão democrática e atenda aos requisitos da Lei Federal Nº 11.124/2005,

um fundo com dotação orçamentária específica e um Plano Municipal de Habitação de Interesse Social que identifique a demanda e as metas para minimizar o déficit habitacional do município. Essa política deve estar em consonância com a política de desenvolvimento urbano estabelecida no Estatuto da Cidade para dar cumprimento à função social da cidade e da propriedade através dos Planos Diretores Municipais, ou leis equivalentes.

Em 2009 foi editada a Lei N°11.977/2009, com o objetivo de viabilizar o processo de regularização fundiária mais célere e eficaz com as diretrizes do Programa Minha Casa Minha Vida, representando avanços importantes para os processos de regularização fundiária, como, por exemplo, o Auto de Demarcação urbanística e a Legitimação da Posse. Em 2008, a Lei N° 11.888 assegurou para as famílias de baixa renda o direito à assistência técnica para realização de projetos de habitação de interesse social.

O Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), conforme o Art.1º, da Lei que estabelece suas diretrizes, tem por finalidade criar mecanismos de incentivo à produção e aquisição de novas unidades habitacionais ou requalificação de imóveis urbanos e produção ou reforma de habitações rurais para famílias com renda mensal de até R\$ 4.650,00 e compreende os seguintes subprogramas:

- I - o Programa Nacional de Habitação Urbana – PNHU e
- II - o Programa Nacional de Habitação Rural – PNHR.

No entanto, a Lei foi sancionada com algumas alterações, no sentido de promover incentivos para investimentos nas faixas salariais mais baixas e prever soluções de acessibilidade e ecoeficiência nas obras, através da Medida Provisória 459/09. Dentre as alterações realizadas através desta MP, está a extensão do programa a todos os municípios brasileiros, pois inicialmente o benefício era concedido apenas para cidades com mais de 100 mil habitantes e para algumas com população entre 50 e 100 mil, dependendo do déficit habitacional, prevendo ainda uma subvenção de R\$ 1 bilhão para implantação do programa para famílias com renda de até três salários mínimos que residem em municípios com até 50 mil habitantes.

Segundo a MP, as famílias com até três salários, em todos os municípios, serão isentas de custos de cartório para a primeira aquisição de imóvel. Outra alteração foi a diminuição para 15 anos da proibição para o reagrupamento de lotes

destinados à construção de casas dentro do programa, o que não era permitido em nenhum momento, sendo vetada a permissão para compra de lotes urbanizados não construídos sob a justificativa de contrariar um dos objetivos do programa: a geração de emprego e renda por meio da construção civil.

Podemos perceber através da criação destas políticas urbanas uma possibilidade de pensar na produção do espaço da cidade de forma mais justa e democrática. Acreditamos que essa é uma luta atrelada às ações dos movimentos sociais urbanos, e que ainda têm muito a desenvolver. As mudanças políticas e o papel dos movimentos sociais somam-se a uma forma de pensar a cidade, que vem ocupando um espaço dentro dos meios acadêmicos por parte, principalmente, das ciências sociais.

Nesta perspectiva de análise exposta até aqui, acreditamos que o surgimento da geografia crítica na década de 1970 tem muito a contribuir para nossa leitura, uma vez que traz consigo a preocupação em identificar as categorias de análise do espaço, visto como um receptáculo de múltiplas contradições, o que suscitaria a necessidade de se exercer maior controle sobre a reprodução das relações de produção em todos os níveis espaciais.

O espaço aparece efetivamente na análise marxista da obra de Henri Lefébvre. Para este autor: “O espaço desempenha um papel ou função decisiva na estruturação de uma totalidade, de uma lógica, de um sistema” (LEFÉBVRE, 2008, p. 25). Para ele, o espaço é o lócus das relações sociais de produção, concepção que marca profundamente os geógrafos a partir da década de 1970, adotando o paradigma materialista histórico e dialético. Desta forma, a análise das formas encontradas nas cidades fazem parte de uma totalidade que está relacionada a um modo de produzir, voltado para uma escala que vai além da realidade local. Pensar as contradições da cidade nos impõe a entender as relações sociais estabelecidas num âmbito maior. Os problemas urbanos que encontramos são reflexos de um processo que se desencadeia no mundo, desde que começamos a organizar as relações econômicas e sociais que estruturam as instituições que hoje regulam o território. A apropriação desse entendimento é fator de extrema importância para o debate sobre a questão urbana, de uma forma democrática e efetiva.

Na cidade do Rio Grande, o Programa Minha Casa Minha Vida vem atuando desde o ano de 2009, tanto com financiamento da Caixa Econômica Federal como

de outros agentes financeiros. O quadro 2 indica o número de unidades habitacionais construídas na cidade até o determinado momento:

Quadro 2 – Número de unidades habitacionais, faixa de renda, valor do investimento, unidades habitacionais construídas e entregues em Rio Grande, do ano de 2009 a 2014

Agente financiador	Faixa de renda	Total de unidades habitacionais (UH)	Valor total do investimento (R\$)	Unidades habitacionais concluídas	Unidades habitacionais entregues
Caixa Econômica Federal	Faixa 1	1.781 UH	23.218.633	420 UH	418 UH
	Faixa 2	1.178 UH	73.088.164	1.178 UH	1.018 UH
	Faixa 3	301 UH	16.677.083	301 UH	248 UH
Todos os agentes	Faixa 1	1.781 UH	23.218.633	420 UH	418 UH
	Faixa 2	1.382 UH	85.720.568	1.182 UH	1.018 UH
	Faixa 3	302 UH	16.777.453	302 UH	248 UH

Fonte: Caixa Econômica Federal.

De acordo com o que pudemos observar, a CEF é o principal agente financiador do Programa, com um total de unidades habitacionais nas três faixas de renda de 3.269 e um valor total de investimentos de R\$ 112.983.880. Somente a CEF obteve um número de 1.899 unidades habitacionais construídas e 1.684 entregues. Todos os agentes juntos somam 3.465 unidades habitacionais, um total de investimento de R\$ 125.716.655, onde 1.904 foram construídas e 1.684 entregues.

Em relação às unidades habitacionais já entregues pelo PMCMV podemos destacar a construção de dois condomínios habitacionais destinados à população considerada de faixa 1 (um), ou seja, que possuem renda entre zero e três salários mínimos. O primeiro deles o Residencial Marcelino Champagnat, com 240 unidades habitacionais, e o segundo foi o Residencial São João, com 180. Os dois caracterizam-se por serem condomínios fechados, sendo o primeiro horizontal e o segundo vertical.

No processo de produção dos condomínios houve a participação dos seguintes agentes produtores do espaço urbano, o Estado, representado mediante a CEF, responsável pela administração do Fundo de Arrendamento Residencial (FAR) e a Secretaria Municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano (SMHADU), através da doação do terreno e na seleção das famílias residentes no Residencial Marcelino Champagnat. No caso do Residencial São João, a seleção foi feita através do MNLN com posterior aprovação da CEF. Esses empreendimentos caracterizam-se por serem as primeiras políticas habitacionais voltadas à população de baixa renda, através de subsídios da CEF.

O Residencial Marcelino Champagnat está localizado no bairro Carreiros, em uma área composta por bairros e vilas populares, formadas em diferentes contextos históricos e processos socioespaciais diferenciados. Localiza-se a 12 km do centro da cidade, dispondo de uma infraestrutura urbana básica, carecendo ainda de melhores condições de mobilidade urbana, postos de saúde e escolas que atendam a demanda dessa área, bem como melhores condições de saneamento básico e segurança pública.

Os bairros nas proximidades do Residencial foram construídos através de loteamentos privados e públicos, ocupações organizadas por movimentos populares e mediante às Companhias de Habitação, portanto referem-se a diferentes processos de produção do uso do solo urbano.

A distância em relação a uma infraestrutura adequada revela o processo de segregação espacial presente na produção do espaço urbano da maioria das cidades brasileiras, não sendo diferente no caso do Rio Grande. Essa área, localizada na zona oeste da cidade, pode ser considerada de uso residencial, utilizada principalmente pelas camadas mais populares da cidade.

Embora a criação do Residencial tenha sido uma ação do Estado, através do Programa Minha Casa Minha Vida, essas políticas ainda carecem de atenção, pois a produção de moradias não se trata somente da casa em si, e sim de uma série de infraestruturas que devem ser planejadas para a área a partir do momento em que se projeta um conjunto habitacional. Pôde-se perceber que no período de criação do Residencial, houve falta de vagas para as crianças nas escolas localizadas na área, de atendimento médico e uma intensa precariedade em relação ao transporte público, revelando que as áreas mais distantes e segregadas continuam sendo uma alternativa para localização das camadas mais populares, por parte do próprio Estado. Conforme Lopes (2012, p. 50):

A localização do Residencial Marcelino Champagnat foi decidida quando a PMRG escolheu o terreno de sua propriedade e doou para o Fundo de Arrendamento Residencial (FAR), em seguida lançou edital público para a contratação de uma empresa construtora. A empresa Serial Engenharia foi à vencedora e, assim, apresentou o projeto de construção para a CEF, que analisou e aprovou, contratando juntamente com a PMRG a empresa para a construção do empreendimento.

A doação e aquisição de terrenos pelo FAR tem por objetivo a construção de unidades habitacionais em regime de condomínios ou loteamentos, podendo a tipologia ser caracterizada por casas ou apartamentos. Após serem construídos, são comercializados por meio de parcelamento a famílias que possuem renda mensal de até R\$ 1.600,00. Esses recursos poderão ser utilizados também para aquisição e requalificação de imóveis.

As cláusulas contratuais impedem a venda da casa adquirida pelo financiamento do PMCMV em um prazo de dez anos. Todavia, os moradores do residencial são proprietários desde o momento que assinaram os contratos com a CEF.

O Residencial São João, também distante do centro da cidade, e com carência de infraestrutura, se comparado ao Residencial Marcelino Champagnat, foi construído no bairro São João, zona oeste da cidade. O Bairro caracteriza-se por ser um loteamento privado e teve o início de sua construção no ano de 1958, composto por 850 lotes. As 180 unidades habitacionais irão beneficiar cerca de 900 pessoas e os recursos, que chegam aos R\$ 8 milhões, serão provenientes do FAR.

Assim como a área do Residencial Marcelino Champagnat, caracteriza-se por ser também de uso residencial popular, em que a principal característica foi a

autoconstrução. O bairro destaca-se por ter sido um dos locais para onde foram realocadas as famílias do bairro Getúlio Vargas na década de 1960, sob a justificativa de expansão das atividades portuárias. A realocação das famílias para essa área demonstra uma característica bastante comum no processo de produção do espaço das cidades, a de distanciamento cada vez maior entre as camadas menos privilegiadas da população e a infraestrutura central, pois o bairro Getúlio Vargas está localizado em área central e próximo ao Porto do Rio Grande, onde muitos trabalhadores exercem suas atividades de trabalho.

Podemos perceber que a produção desses loteamentos acabam por resultar na valorização da terra urbana, pois ao chegar ao bairro a população não conta com uma infraestrutura necessária. Com o passar do tempo, vão conseguindo, através de intensas reivindicações, conquistar uma certa infraestrutura urbana de uso coletivo, tais como posto de saúde, escolas e pavimentação, além da consequente criação de estabelecimentos comerciais, que embora de pequeno porte, acabam cumprindo uma função no cotidiano dessas pessoas. Tal dinâmica acaba por gerar a valorização dessas áreas e uma possível nova expulsão das camadas mais pobres para áreas mais distantes.

No sentido de fazer com que as pessoas residentes do PMCMV não deixem os locais, vendendo suas casas e se deslocando para outras áreas ainda mais distantes, os subsídios para a compra do imóvel exige que este seja usado para fins de moradia, ficando proibida sua venda. Porém, a fiscalização e eliminação dessa prática é difícil de ser controlada.

Algumas ações são resultado desse processo de valorização da terra urbana nessa área, tais como a duplicação de uma importante via de acesso, a Avenida Roberto Socoowski, a abertura de novas ruas e o processo de regularização fundiária, que acaba atendendo uma das reivindicações mais presentes na luta urbana: a garantia da propriedade da terra e do seu local de moradia.

No caso do Residencial Marcelino Champagnat, como já foi dito, o terreno pertencia a Prefeitura, no caso do São João, a terra era de propriedade da União, ou seja, ao Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS). Essa foi convertida para o Fundo do Regime Geral da Previdência Social (FRGPS) e a União repassou alguns terrenos do FRGPS para o FAR, com o objetivo de construir habitação de interesse social dentro do PMCMV. Cada unidade habitacional possui dois quartos, sala,

cozinha, banheiro e área de serviço, e esta é avaliada em R\$ 44.673,12, com prestações que variam entre R\$ 25 e R\$ 80 reais, correspondentes a 5% da renda familiar.

No ano de 2010, a CEF recebeu o pedido para dar início aos trâmites do processo de licitação para contratação da empresa que iria construir o Residencial São João. Esse empreendimento caracteriza-se por uma peculiaridade, neste caso, foi realizado a modalidade do PMCMV – na qual a seleção das famílias é realizada por uma entidade, o MNLM. Esse é o segundo empreendimento no Brasil realizado com famílias selecionadas por entidades sem fins lucrativos.

A atuação de movimentos sociais urbanos no processo de seleção abre a possibilidade de se implantar uma nova lógica no que se refere à forma de pensar o espaço da cidade, pois esses segmentos da sociedade pensam o espaço urbano dentro de uma lógica diferente, em alguns aspectos, da lógica capitalista. Os movimentos urbanos interpretam a habitação como um local de uso residencial e para fins de moradia, e não como uma mercadoria qualquer que pode ser comprada e vendida com o intuito de especulação imobiliária.

Desta forma, a seleção das famílias que iriam residir nesse empreendimento não se definiria somente pela questão da renda, embora tenha sido um critério importante, uma vez que o empreendimento caracterizou-se por ser de interesse social, ou seja, destinado à população de zero a três salários mínimos, dependendo de fiscalização e aprovação da CEF.

O processo de seleção através das entidades é amparado pela Portaria Nº 618, elaborada pelo Ministério das Cidades e publicada em diário oficial no ano de 2010. O documento dispõe sobre o processo de seleção de entidades privadas sem fins lucrativos, com vistas à indicação de beneficiários para os imóveis oriundos do Fundo de Regime Geral de Previdência Social destinados ao Programa Minha Casa, Minha Vida. Lopes (2012, p. 105), afirma que:

A legislação legitima a conquista dos movimentos sociais de moradia no Brasil, que há décadas reivindicavam os prédios, imóveis e terrenos públicos ociosos para a Habitação de Interesse Social (HIS). Através de estratégias como as ocupações, os grupos sociais populares organizados em movimentos, são agentes sociais de resistência à produção capitalista do espaço urbano.

No ano de 2005 foram transferidos cerca de três mil imóveis e terrenos para os programas federais de habitação de interesse popular, através de convênio

assinado entre o Ministério das Cidades, INSS e Caixa Econômica Federal. Nesse convênio se encontrava o terreno onde está localizado o Residencial São João.

Como mostramos no Quadro 2, até este momento todos os agentes financiadores um total de 418 unidades habitacionais foram entregues em Rio Grande, destinados a demanda faixa 1, correspondente à renda de até três salários mínimos. No que se refere à renda acima de três salários outras ações, identificadas no quadro a seguir vêm sendo desenvolvidas através do PMCMV, na cidade.

Quadro 3 – Empreendimentos do PMCMV em Rio Grande destinados à população com faixa salarial entre três a dez salários mínimos (2009-2011)

Nome do empreendimento	Número de Unidades Habitacionais (UH)/ Tipologia	Localização	Construtora responsável	Valor do empreendimento (milhões)
Residencial Atlântico Sul	123 UH/ Sobrados	Bairro Humaitá na Av. Itália	Serial Engenharia/ Casarão Imóveis (Pelotas)	R\$: 7,38
Residencial Jockey Club I e II	400 UH/ Apartamentos	Bairro Matadouro na Av. Jockey Club	Labore Engenharia/ Casarão Imóveis (Pelotas)	R\$: 23,9
Residencial da Lagoa I e II	400 UH/ Apartamentos	Bairro Matadouro	Awalã/ Casarão Imóveis (Pelotas)	R\$: 23,9
Residencial Parque São Pedro	200 UH/ Sobrados	Bairro Parque São Pedro	Serial Engenharia/ Casarão Imóveis- (Pelotas)	R\$: 12
Residencial Village Center/Vida Nobre	96 UH/ Apartamentos	Bairro Cidade Nova na Av. Presidente Vargas	Serial Engenharia/ Casarão Imóveis (Pelotas)	R\$: 7,37

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande (PMRG) (Elaborado pela autora).

Foi possível constatar, através do quadro 3, que foi realizado um número muito superior, totalizando 1.219 unidades habitacionais destinadas à faixa de renda

de três a dez salários mínimos, comparados as 418 unidades destinadas à faixa 1 (zero a três salários). Consideramos que as camadas da população de menor renda são aquelas que mais necessitam ser atendidas pelos programas habitacionais, no entanto não é o que vem sendo realizado pelo Programa, o que acaba desencadeando um aumento do preço da terra, já que as empresas incorporadoras e imobiliárias vislumbram uma oportunidade de aumentarem seus lucros.

Deste forma, a produção do espaço urbano continua a reproduzir a lógica do capital e dos interesses da sociedade capitalista. Para que a cidade seja vista como um local de reprodução da vida humana é necessário que sejam minimizados os processos que atendem somente à lógica das empresas, nesse caso as incorporadoras e agentes imobiliários, como afirma Carlos (2011a, p. 71):

A análise do lugar, que envolve também a análise da vida cotidiana, pressupõe a superação do entendimento da *produção do espaço* restrita ao plano econômico, abrindo-se para o entendimento da sociedade em seu movimento mais amplo, como espaço constitutivo da realização da vida humana no seio da produção do espaço em sua dimensão abstrata da mercadoria.

Atualmente na cidade do Rio Grande, em relação à produção habitacional destinada à camada menos privilegiada da população, vem sendo construídos alguns empreendimentos destinados a faixa 1 e 2, que fazem parte de programas habitacionais do governo federal, e estão representados no quadro a seguir:

Quadro 4 – Produção habitacional em Rio Grande destinadas as faixas 1 e 2

Nome do empreendimento	Tipo de Programa	Número de unidades habitacionais (UH)	Tipologia	Situação
Residencial BGV I e BGV II	PAC/Urbanização de favelas	378 UH	Apartamentos	Em construção
Residencial Junção	MCMV/Entidades	1297 UH	Apartamentos, sobrados e casas	Em aprovação de Projeto

Loteamento Carreiros	Programa MCMV/FAR	2800 UH	Apartamentos, sobrados e casas	Edital aberto para seleção da empresa
Loteamento Cidade de Águeda	Programa MCMV/Entidades	361 UH	Casas	Em contratação com a empresa responsável

Fonte: Prefeitura Municipal de Rio Grande (adaptado pela autora).

Como vimos através do quadro, os Residenciais BGV I e BGV II são empreendimentos organizados pela Secretaria de Município da Habitação e Regularização Fundiária, com recursos do PAC/intervenção de favelas, do Governo Federal, que terá como beneficiados os moradores do Bairro Getúlio Vargas, os quais serão realocados devido à necessidade de utilização de parte da área do bairro. Os residenciais caracterizam-se por ser uma área central da cidade e estar próximos do próprio BGV. O projeto conta também com uma contrapartida do Estado, representado pela Superintendência do Porto do Rio Grande, uma vez que este órgão é quem vem reivindicando a área onde atualmente residem estes moradores.

Projetados no ano de 2008 e previstos para serem concluídas em 2011, os Residenciais ainda não foram concluídos. As obras foram paradas em 2011 e somente retomadas em 2014, com previsão de entrega em 2015, e têm por objetivo beneficiar cerca de 290 famílias. Durante o período de parada das obras, o local serviu de alojamento para trabalhadores do Polo Naval, e sofreu também com um intenso processo de depredação. De acordo com informações relatadas pelo atual Secretário da SMHRF, no Jornal Agora de 05 de maio de 2014, a construtora anunciou ao executivo que redirecionaria a equipe que trabalhava no empreendimento para outras obras por falta de pagamento. O valor da obras foi orçado inicialmente em cerca de R\$ 20 milhões. No total, serão entregues dos 290 apartamentos, 220 correspondem ao prédio do BGV I e 70 do BGV II.

Com exceção dos Residenciais BGV I e BGV II, todos os outros estão localizados em áreas mais distantes do centro da cidade. Podemos acrescentar que o fato da localização central desses empreendimentos é resultado da luta dos moradores do bairro durante o processo de diálogo estabelecido com os órgãos públicos, devido à necessidade de remoção, o qual descrevemos ao longo deste trabalho.

Uma observação importante a ser destacada é que embora os outros empreendimentos sejam distantes do centro, a área do Residencial Junção, do Programa MCMV/Entidades, é considerada uma área *nobre* da cidade.

Pela sua configuração espacial, caracterizada por ser um pontal, a cidade tem como um dos eixos de crescimento esta área, localizada ao longo da RS-734, no bairro Junção. De acordo com informações fornecidas pela arquiteta Sra. Marta da Rosa, existem vários projetos para a área, entre eles, um Centro Tecnológico da FURG, uma Unidade de Pronto Atendimento (UPA) e a transferência da rodoviária do centro da cidade para o local, além de outros equipamentos urbanos.

O Projeto beneficiará cerca de seis mil pessoas, todas elas cadastradas no CADÚnico. De acordo com Relatório da SMCAS, para verificar se a área viabiliza a inserção de todas essas pessoas, foi elaborado pelas secretarias municipais relatórios de viabilidade, referente a estrutura existente hoje.

De acordo com os estudos, a área possui cobertura da Proteção Básica Sistema Único de Saúde da Assistência Social. No seu entorno estão localizados o CRAS Hidráulica, no Bairro Hidráulica e o CRAS Dra. Lúcia Nader, no Bairro Profilurb, os quais atendem cerca de 6.300 famílias com Serviços de Fortalecimento de Vínculos e atendimentos individuais, além de ofertar o Proteção e Atendimento Integral à Família (PAIF) e programas e projetos socioassistenciais de Proteção Social Básica para as famílias, seus membros e indivíduos em situação de vulnerabilidade social, bem como fortalecer a rede de Proteção Social Básica local e prevenir situações de risco em seu território de abrangência, comunitários e garantindo direitos.

Com a consolidação do Loteamento, as famílias residentes estarão em área de abrangência destes equipamentos. A SMCAS deverá reordenar os referidos serviços nas áreas de abrangência dos CRAS acima citados, devido ao aumento populacional.

No raio de 2 km da área onde serão alocadas as famílias existem atualmente quatro Unidades Básicas de Saúde da família, que têm em sua estrutura nove equipes de saúde da família. Atualmente, tais equipes atendem 24.233 pessoas moradoras da região, conforme dados extraídos do Sistema de Informação da Atenção Básica (SIAB). A realidade desse sistema de saúde é a de falta de Agentes Comunitários de Saúde (ACS). O processo de contratação de ACS já está em andamento, possibilitando dados mais precisos em relação ao serviço e sua demanda. De acordo com o número de pessoas atendidas, se considerarmos um aumento de cerca de 6.000 pessoas beneficiadas pelo empreendimento, o Relatório apresentado pela Secretaria Municipal da Saúde aponta que deverá ser construído no mínimo uma nova Unidade Básica de Saúde da Família, que comporte três equipes, visto que o Ministério da Saúde preconiza, que uma equipe de Saúde da Família deve atender, em média, três mil pessoas, levando em consideração que esse número deverá ser menor quanto maior for a vulnerabilidade social da população atendida.

Como vimos, o Residencial Junção, é um empreendimento de grande porte que trará consequências na produção do espaço urbano de Rio Grande. Desta forma na busca de minimizar os possíveis problemas relacionados à sua implantação, também foi estabelecida uma parceria entre a Prefeitura Municipal do Rio Grande e a empresa Embarq Brasil, de origem de Porto Alegre - RS. Assim, o projeto Junção foi objeto de análise da empresa buscando atender os princípios do desenvolvimento urbano e da mobilidade sustentável. Foi realizado um estudo dos aspectos urbanísticos considerando a aplicação das estratégias integrantes da metodologia para o Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS).

O parecer técnico foi elaborado a partir da planta de implantação fornecida pela Prefeitura Municipal de Rio Grande, através da Secretaria de Município de Habitação e Regularização Fundiária (SMHARF) e da SMCP. Também foram realizadas reuniões com equipe municipal, representantes das cooperativas envolvidas e assessoria técnica.

A figura a seguir identifica na cidade do Rio Grande os empreendimentos de habitação de interesse social que foram e estão sendo planejados pelo município:

Figura 40 – Localização da Produção Habitacional em Rio Grande

Localização da Produção Habitacional



Fonte: Secretaria de Município de Habitação e Regularização Fundiária.

Em relação ao empreendimento da Junção, a área pertencia à União, enquadrando-se no programa MCMV/Entidades. A área foi doada ao Fundo de Desenvolvimento Social (FDS) e também terá as famílias selecionadas por entidades sem fins lucrativos, ligadas ao MNLN.

As entidades que estão participando do processo de seleção das famílias para o empreendimento da Junção, serão também os agentes responsáveis pelo trabalho técnico social a ser realizado durante o processo de pré-ocupação e pós-ocupação das unidades habitacionais. O empreendimento conta com 1297 unidades e foram selecionadas cinco entidades para executar o trabalho. Estas devem ter habilitação fornecida pelo Ministério das Cidades, comprovando a experiência técnica em cada tipo de atividade a ser desenvolvida.

A contratação de entidades de fora, de acordo com a opinião da superintendente da SMHARF, arquiteta Sra. Marta da Rosa e Silva, deve-se a um fator cultural relacionado à inexistência desse tipo de trabalho na metade sul, realizado mediante o cooperativismo.

Em casos em que as entidades não possuam acervo comprovando experiência, a CEF exige que seja contratada uma empresa construtora e que a entidade fique com a responsabilidade de executar ações de acompanhamento de todas as etapas da obra. As entidades, neste caso, são todas ligadas ao Movimento Nacional de Moradia, as quais já participam deste tipo de ação na Região Metropolitana de Porto Alegre. São estas: COOTRAHAB, COOPERNOVA, COOPERARROIO, UNIPERFIL E COPERLAR.

Sobre o Residencial Junção, também é importante relatar que a proposta dos agentes responsáveis por sua execução não é a de um condomínio fechado, realidade cada vez mais presente devido à falta de segurança nas cidades. Os condomínios fechados são cada vez mais uma realidade na cidade, como uma prática sócio-espacial no sentido de buscarem áreas onde a violência urbana não esteja presente. Porém, isso leva à fragmentação do tecido urbano, pois dissolve a imagem da cidade como uma entidade geográfica apresentada como unidade na diversidade. Na realidade ela nega a problemática urbana, como afirma Souza (2008, p. 73):

A auto-segregação é uma solução escapista. Representa uma fuga e não um enfrentamento, muito menos um enfrentamento construtivo. Como tal, não passa de uma pseudo-solução. Se, de uma parte, os condomínios exclusivos prometem solucionar problemas de segurança de indivíduos e famílias de classe média ou da elite, de outra parte deixam intactas as causas da violência e da insegurança que os nutrem. Pior: a longo prazo, colaboram para deteriorar da qualidade de vida, a civilidade e condições de exercício da própria cidadania na cidade, sob determinados aspectos.

A concepção de cidade interpretada como uma unidade de diferentes usos, embora sempre tenha sido segmentada, se vê ameaçada no seu sentido sociopolítico. Souza (2008) aborda a expressão fragmentação do tecido sociopolítico espacial envolvendo a disseminação de territorialidades excludentes, ou seja, a própria sociedade civil busca cada vez mais locais onde não exista o diferente, mas sim os *iguais*, a mesma classe social, os mesmos valores e costumes. Dessa forma

a população de alto poder aquisitivo auto-segrega-se em espaços cada vez mais vigiados e sem conexão com a realidade urbana.

Um exemplo do que acontece no Brasil em relação à violência urbana é a idéia que foi construída de uma imagem do Rio de Janeiro e São Paulo como as cidades mais violentas, mas concordando com Souza (2008), essa mascara o que realmente ocorre e conduz ao pensamento de que a violência está localizada, quando na realidade está dispersa no espaço urbano, sendo as camadas menos privilegiadas as que mais estão expostas a ela, ao contrário das classes mais privilegiadas, que moram nas áreas mais nobres da cidade e estão mais protegidas.

Porém, as classes mais privilegiadas são as que se tornam alvo de roubos e furtos, a incidência desses delitos é especialmente elevada entre as pessoas de estrato social mais alto, fator que gera o sentimento cada vez maior de insegurança e da constante busca pela auto-segregação.

A realidade é que nenhum lugar na atualidade é completamente seguro, o medo tornou-se generalizado, recondicionando hábitos de lazer, influenciando formas de moradia e habitat e modelando alguns discursos padrão sobre violência urbana. Esse fato poderá fazer com que o pensamento sobre a cidade de um morador de condomínio fechado, por exemplo, reforce a fragmentação. Pois o desigual deve estar fora daquele *seu local* de moradia, pois é o causador do perigo, e é marginalizado, o que separa mais ainda as classes sociais. Uma vez que o privilegiado deve ser protegido do excluído, o problema deixa de ser coletivo e passa a ser individual. Claramente se identifica uma perda da cidadania e a ocorrência de um processo de fragmentação do espaço da cidade como unidade, além da presença de alienação no espaço.

O que se pretende no Condomínio Junção é que haja um processo de integração da área às localidades próximas e aos equipamentos de uso coletivo planejados, que poderão ser de uso da comunidade do entorno, uma vez que não existiram muros cercando o Residencial.

Como já foi exposto, a área da Junção é privilegiada, pois está inserida em uma localidade atendida por uma boa infraestrutura e serviços, pertencente a um eixo de importantes vias do sistema estrutural da cidade, a estrada Roberto Socoowski e a RS-734, e tem implantados ou previstos vários equipamentos públicos, tais como: terminal de integração do transporte coletivo, unidade de pronto

atendimento de saúde e área verde. Há previsão de duplicação da Estrada Roberto Socoowski e de implantação de uma linha de trem regional ligando Rio Grande a Pelotas, além da construção de uma ciclovia integrante a rotas cicláveis propostas pelo Plano de Mobilidade de Rio Grande.

Em relação ao projeto de implantação de um trem regional, foi realizado, em agosto de 2013 o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira, Social e Ambiental do sistema de transporte ferroviário de passageiros de interesse regional no trecho que compreende Capão do Leão, Pelotas e Rio Grande. A cidade do Rio Grande está inserida em uma proposta de integração do sistema ferroviário de escala nacional. No ano de 2003, foi lançado por parte do Governo Federal o Plano de Revitalização das Ferrovias, visando ao desenvolvimento e à ampliação dos sistemas e serviços ferroviários em geral. A ideia é a de construir pequenos trechos para transporte de cargas, que liguem a linha tronco a locais de produção, além da modernização e reconstrução da malha ferroviária já existente, de forma a possibilitar o transporte de passageiros, fazendo com que as ferrovias voltem a prestar serviços diretamente aos cidadãos das cidades, utilizando a disponibilidade ferroviária em regiões onde se observa ociosidade.

Nesse sentido, foram identificadas inicialmente quatorze áreas, de acordo com estudos desenvolvidos pela Coppe/UFRJ, contratada pelo BNDES com o objetivo de avaliar o potencial da malha existente para o transporte regional. Entre os trechos selecionados, encontra-se a ligação Pelotas/Rio Grande, desta forma fez-se necessário o estudo de viabilidade da área da Junção, considerando-se que está localizada no trecho onde passariam os trilhos que levariam à Estação Ferroviária Central de Rio Grande, pertencente à extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

A Estação Ferroviária Central de Rio Grande tem sua origem no ano de 1884, e desde 2007 vinha sendo ocupada pela Prefeitura Municipal do Rio Grande através da SMAHRF, que neste ano de 2015 transferiu suas atividades para um novo local. A edificação encontra-se em trecho ferroviário desativado, no centro da cidade, nesse local também está localizado o Centro Municipal de Eventos, onde o espaço da malha ferroviária é usado como sambódromo.

O residencial planejado para a localidade dos Carreiros é o único empreendimento identificado no Quadro 4 que irá beneficiar a faixa dois, que

contempla uma população com renda entre R\$ 1.601 e R\$ 3.275. Essa obra encontra-se em fase de análise da empresa selecionada para execução. A área dos Carreiros é considerada de habitação de interesse social, nesse sentido também possibilita atender a demanda faixa dois, localizando-se próximo ao loteamento Cidade de Águeda.

A formação do loteamento Cidade de Águeda faz uma conexão entre o centro da cidade e a Vila da Quinta, que se caracteriza por concentrar uma população de baixa renda e por carecer de uma série de equipamentos urbanos. Foram implantados por parte dos órgãos públicos municipais loteamentos populares, projetos de reassentamento de moradores do centro e conjuntos populacionais destinados a uma camada de mais baixa renda da população rio-grandina.

A área situa-se a 14 Km do centro da cidade e tem sua origem no ano de 1993, relacionada a ocupações de moradores excluídos do mercado imobiliário. No início as famílias que se direcionaram ao local não dispunham de nenhum tipo de infraestrutura, não havia rede elétrica, água e esgoto. Essas famílias passaram por muitas dificuldades, fazendo inclusive com que parte delas desistisse e procurasse novas áreas e alternativas para residir. No ano de 1998, a Prefeitura Municipal do Rio Grande elaborou o primeiro projeto de urbanização do bairro através da demarcação de ruas e lotes para onde essas famílias estavam sendo reassentadas, assim poderiam ser instalados os serviços de água, luz, iluminação pública, arruamento das ruas e transporte público. É nesse local que será implantado mais um empreendimento do PMCMV/Entidade, mostrado no Quadro 4.

O loteamento Cidade de Águeda foi se consolidando em diferentes etapas, a primeira em 1993, relacionada às ocupações. A segunda no ano de 2003, referente às habitações populares construídas mediante o Plano de Subsídio de Habitação de Interesse Social (PSH), considerado um marco na retomada das políticas de habitação para as camadas de baixa renda, fazendo parte do Projeto do Ministério das Cidades em parceria com a PMRG e financiamento da CEF. A terceira etapa caracterizou-se pelo Projeto Morar Melhor, que atendia moradores removidos de áreas consideradas de risco. A maioria dos moradores foi removida das áreas centrais da cidade.

As habitações populares ficaram marcadas pela baixa qualidade de material, pela falta de planejamento, de assistência técnica e social do empreendimento. As

construções apresentavam rachaduras e problemas nas caixas de fossa séptica, pois o loteamento não possuía rede de esgoto. O bairro era caracterizado pela falta de pavimentação e de um sistema de escoamento fluvial, fazendo com que as ruas ficassem constantemente alagadas.

A entidade selecionada como responsável pelo empreendimento cidade de Águeda é a UNIPERFIL, que também atua no projeto da Junção. Como foi possível perceber pelo relato de formação do bairro, essa é uma área pertencente a PMRG.

Para organizar a demanda das famílias a serem beneficiadas pelo PMCMV, a SMAHRF está sendo realizando cadastros dos interessados e aptos, em diferentes períodos, de acordo com a disponibilidade de unidades habitacionais que vão sendo possibilitadas. A atual equipe responsável pela gestão da SMHARF está atuando desde 2012, ano das últimas eleições municipais, dessa forma algumas ações já haviam sido iniciadas pela equipe anterior.

De acordo com informações fornecidas pelo Secretário da pasta, Sr. Gilmar Ávila, no jornal Diário Popular, o cadastro que existia no município até 2012 apontava 8,5 mil famílias inscritas para acessar o Programa (FRANCO, 2013). Desta forma, uma das ações a serem desenvolvidas pela nova gestão seria a organização das famílias, feita através do recadastramento, uma vez que muitas já poderiam ter tido acesso a um imóvel mediante outras ações ou já não se enquadrariam nos critérios deste Programa. O recadastramento abrangeu, primeiramente, apenas pessoas enquadradas na faixa 1.

O PMCMV estabelece para a escolha dos beneficiados, em relação às faixa 1 e 2, os seguintes critérios nacionais: famílias residentes ou que tenham sido desabrigadas de áreas de risco ou insalubres, famílias com mulheres responsáveis pela unidade familiar e famílias de que façam parte pessoas com deficiência. Existem também critérios locais, os quais são elencados pelo município, com a necessidade de serem aprovados pelo Conselho Municipal de Habitação de Interesse Social. Os critérios locais de Rio Grande são famílias que vivem de aluguel ou coabitação, famílias com mais de quatro filhos para habitações horizontais e com até três filhos para apartamentos verticais.

A cidade do Rio Grande apresenta um elevado déficit habitacional que se refere não só à falta de unidades habitacionais, como também à precariedade das habitações, desta forma esses empreendimentos serão de extrema importância para

que um número significativo de famílias tenha acesso à casa própria. Além dos empreendimentos voltados para minimizar o déficit quantitativo, outros com o objetivo de melhorar a qualificação das moradias foram e vêm sendo realizados pela Prefeitura Municipal do Rio Grande, conforme mostra no quadro abaixo:

Quadro 5 – Projetos de requalificação e regularização fundiária desenvolvidos nas diferentes localidades da cidade do Rio Grande

Localidade	Programa	Número de Unidades Habitacionais (UH)	Tipologia	Tipo de atendimento	Situação
Castelo Branco II	PMCMV/ Entidades- Projeto Construa a casa no seu terreno	30 UH	Casas	Déficit qualitativo/ Requalificaçã o da moradia	Concluído e em construção
Ilha da Torotama	Programa Nacional de Habitação Rural – PNHR	47 UH	Casas	Déficit qualitativo/ Requalificaçã o da moradia	Em construção
Ilha dos Marinheiros	Programa Nacional de Habitação Rural – PNHR	11 UH	Casas	Déficit qualitativo/ Requalificaçã o da moradia	Em construção
Cidade de Águeda	Programa Municipal de Regularizaçã o Fundiária	160 UH	Lotes	Déficit qualitativo/ Regularização Fundiária	Produção de memoriais descritivos
Profilurb I	Programa Papel Passado	398 UH	Lotes	Déficit qualitativo/ Regularização Fundiária	Termo de referência na CEF
Profilurb II	Programa Papel	317 UH	Lotes	Déficit qualitativo/	Termo de referência

	Passado			Regularização Fundiária	na CEF
Barra	Programa Papel Passado	887 UH	Lotes	Déficit qualitativo/ Regularização Fundiária	Termo de referência na CEF
Querência	Programa Papel Passado	1491 UH	Lotes	Déficit qualitativo/ Regularização Fundiária	Termo de referência na CEF

Fonte: Prefeitura Municipal de Rio Grande (adaptado pela autora).

O Programa *Construa a casa no seu terreno*, o qual caracteriza o empreendimento realizado no bairro Castelo II, é um projeto da SMHARF da Prefeitura de Rio Grande, em parceria com as Secretarias de Coordenação e Planejamento (SMCP), Meio Ambiente (SMMA), Cidadania e Assistência Social (SMCAS), das Cooperativas Habitacionais, da CEF e do Ministério das Cidades. Esse foi lançado em maio de 2013 e tem como objetivo central diminuir o déficit qualitativo apontado pelo Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS), o qual foi de 9.146 unidades habitacionais, localizadas em diferentes bairros do município.

O público alvo do programa são famílias que ganham até R\$ 1.600, que se encontram em terrenos próprios regularizados ou em processo de regularização. Além desses critérios as famílias não podem possuir outro imóvel. O Programa também tem por objetivo fazer com que a família se fixe no local, construindo vínculos através da aquisição de um imóvel próprio.

O *Construa a casa no seu terreno* está relacionado ao PMCMV/Entidades pulverizado, que é uma forma de subsídio para a construção de imóveis em locais isolados, sem pertencer a nenhum condomínio ou residencial. Geralmente a pessoa interessada entra em contato com o órgão público para solicitar o financiamento através do Programa. A PMRG criou uma estrutura dentro da SMHARF para organizar a demanda, atualmente 30 casas foram e estão sendo construídas, a ideia é que assim que essas sejam entregues na totalidade, já estejam cadastradas 30 novos interessados e essa demanda seja apresentada às entidades que irão

concorrer para executar as obras. No caso das casas construídas no bairro Castelo Branco II, a COPERNOVA é a entidade que vem executando os projetos.

O Programa Nacional de Habitação Rural (PNHR) consiste num programa do Governo Federal com o objetivo de minimizar o déficit habitacional nas áreas rurais. De acordo com o Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) de Rio Grande, nas áreas rurais o contingente populacional da população de mais baixa renda é representado por famílias de trabalhadores empregados em propriedades de produção agropecuária e silvícola, esses possuem imóveis com maiores índices de inadequação habitacional, de baixa qualidade, carentes de infraestrutura, necessitando de políticas públicas voltadas para a questão da habitação e melhoria da qualidade de vida.

As moradias dessas famílias são normalmente qualificadas como cedências, alugueis e em alguns casos pelo processo de autoconstrução, geralmente fora da propriedade em que trabalham. Podemos citar o exemplo, em relação à população de baixa renda, do caso da Ilha dos Marinheiros, a qual foi local alvo do PNHR e possui cerca de 15% da sua população com renda inferior a um salário mínimo.

A área rural de Rio Grande caracteriza-se por apresentar os seguintes números apresentados no quadro 6, em relação ao déficit habitacional quantitativo e qualitativo:

Quadro 6 – Déficit habitacional qualitativo e quantitativo da área rural do município de Rio Grande

Déficit quantitativo					
Situação	Alugueis com alto comprometimento de renda	Imóveis cedidos e improvisados	Imóveis rústicos	Imóveis para provimento de casos de coabitação e compartilhamento	
Número de imóveis	72 unidades	711 unidades	182 unidades	822 unidades	
Déficit qualitativo					
Situação	Sem unidade sanitária	Inadequação quanto ao esgoto sanitário	Inadequação quanto ao destino de resíduos	Inadequação quanto ao fornecimento de água	Inadequação quanto ao fornecimento de energia

			sólidos		
Número de imóveis	43 unidade	327 unidades	712 unidade	244 unidades	190 unidades

Fonte: Plano Local de Habitação de Interesse Social de Rio Grande (adaptado pela autora).

Percebemos, através do Quadro 6, que a realidade rural do município é preocupante, embora 96% da população seja residente das áreas urbanas, o percentual de 4% residente nas áreas rurais, representado por cerca de 7.781 pessoas, possui uma situação de alta vulnerabilidade social, pois na totalidade verificamos 1.787 imóveis com déficit quantitativo e 1.516 qualitativo, somando temos 3.303 imóveis, ou seja, um número significativo de famílias que estão em situação de inadequação de moradias. Os dados utilizados para calcular o déficit habitacional da área rural de Rio Grande tiveram como base o Censo do IBGE de 2010 e estão contidos no PLHIS. Fica claro que, embora a PMRG venha desenvolvendo algumas ações na área rural, a demanda é muito maior e serão necessárias medidas que visem a melhorar as diferentes situações de precariedade encontradas nessas áreas.

Uma característica da situação habitacional da área rural de Rio Grande, é que as propriedades localizadas ao norte são ocupadas por seus proprietários, enquanto as do sul raramente são ocupados. Essa característica deve-se ao tipo de propriedade existente em cada uma dessas regiões do município, ao sul é dominante a cultura do arroz em granjas que possuem vilas de moradias e casas, e ao norte localizam-se as propriedades de menor porte, geralmente familiares, onde se praticam atividades agropecuárias mais modestas.

Outro programa que vem sendo desenvolvido é o Programa Municipal de Regularização Fundiária, o qual hoje contempla 160 lotes. A regularização fundiária tem sido uma das ações da SMHARF, a qual vem trabalhando na elaboração dos estudos técnicos necessários para efetivação desse processo, considerado de extrema importância no contexto do Estatuto da Cidade, pois tanto a regularização quanto a urbanização de áreas ocupadas por população pobre estão previstas nesse documento.

Desta forma, o poder público municipal é o agente responsável pelo estabelecimento de normas especiais de urbanização, de uso, de ocupação do solo e de edificação, levando em consideração a situação socioeconômica da população

atendida e fixando, para essas áreas as normais ambientais pertinentes. O objetivo do processo de regularização fundiária é regularizar os lotes, e principalmente incluir as famílias à cidade, garantindo o seu direito à moradia. De acordo com a Cartilha de Reforma Urbana (REGULARIZAÇÃO, 2007, p. 47):

A regularização fundiária é um processo de ordem jurídica, física e social que objetiva incluir na cidade, as populações moradoras de assentamentos informais, implicando a garantia da posse, a melhoria do ambiente urbano, o resgate da cidadania e a qualidade de vida da população beneficiada.

Atualmente o Programa Municipal de Regularização Fundiária vem atuando nos seguintes bairros de Rio Grande, Profilurb I e II, Barra, Bairro Getúlio Vargas, Cidade de Águeda e Querência. Os bairros Profilurb I e II datam da década de 1970 e sua ocupação está relacionada à remoção de moradores da Rua Henrique Pancada e Dom Bosquinho. Atualmente, somente o Profilurb II conta com os serviços urbanos de posto de saúde e escola.

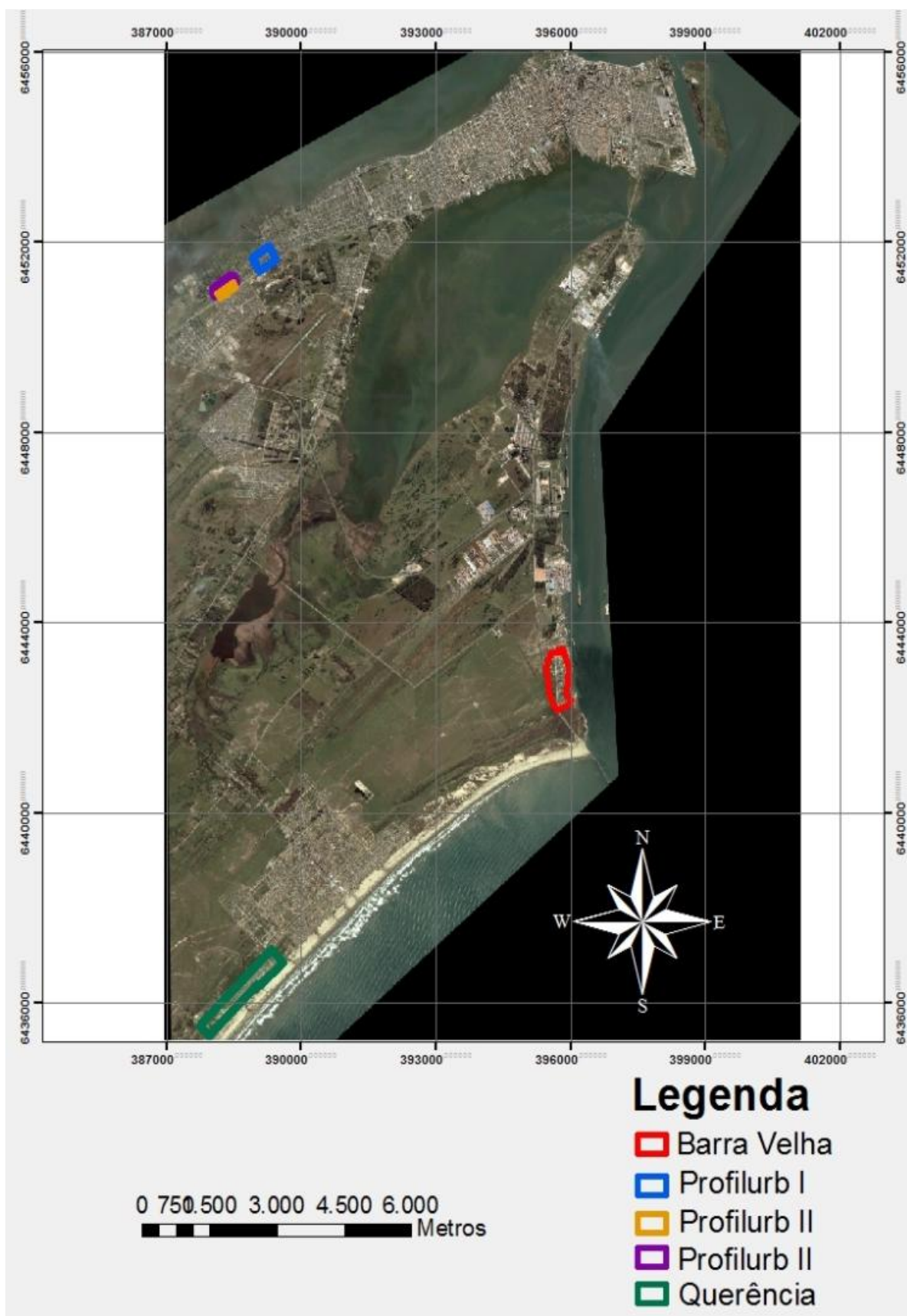
Sobre o BGV e Cidade de Águeda já foram identificados os principais aspectos. Em relação à Barra, esta tem sua origem no início do século XX, período de construção dos molhes da Barra e do Porto Novo, pela necessidade de moradia para os trabalhadores que vinham operar nessas obras, que foram concluídas no ano de 1918. Porém, parte dos trabalhadores permaneceram no local, dando origem à 4ª Secção da Barra, e a partir desse momento passaram a desenvolver atividades relacionadas à pesca artesanal.

Hoje a Barra já se encontra consolidada em termos de bairro e com uma população bastante diversificada, possuindo equipamentos como escola de ensino fundamental, unidade básica de saúde, áreas de lazer, igreja e associação de moradores. Essa afirmação é feita com base em dois componentes elencados por Souza (2013), quando se refere ao conceito de bairro, o espaço vivido e a identidade sócio-espacial, presentes na localidade da Barra.

No que se refere à localidade da Querência, esta é uma ocupação que teve início na década de 1970, é considerada uma área da União e terrenos de marinha. Com o passar dos anos, o bairro começou a receber uma certa infraestrutura urbana, como escola de ensino infantil, unidade básica de saúde, associação de moradores e um comércio de estabelecimentos de pequeno porte, sendo bastante diversificado.

Até o presente momento nenhuma dessas áreas possui a regularização de seus terrenos, o que gera uma insegurança para muitas pessoas em relação à permanência em seus locais de moradia, uma vez que já se encontram estabelecidas nesses lugares. A Figura 41 mostra as áreas que hoje estão sendo contempladas pelo processo de regularização fundiária no município de Rio Grande:

Figura 41 - Áreas que estão sendo contempladas pelo processo de regularização fundiária no município do Rio Grande



Fonte: Secretaria Municipal de Habitação e Regularização Fundiária.

As ações necessárias, tais como serviços técnicos especializados ao processo de regularização fundiária, vêm sendo desenvolvidas pela PMRG através do Programa Federal Papel Passado e de contrato firmado entre o município de Rio Grande e a União, através da CEF, sendo direcionadas para minimizar os problemas do déficit quantitativo e qualitativo.

No que diz respeito aos problemas de definição, a questão da habitação precária envolve situações distintas, como favelas, loteamentos clandestinos e/ou irregulares e cortiços, marcados também por intensa heterogeneidade interna. Assim, o déficit habitacional está relacionado também à falta de infraestrutura das moradias, ou a sua localização em áreas consideradas de risco. O fato de a cidade do Rio Grande ter vivenciado ciclos de desenvolvimento econômicos em que trabalhadores se deslocaram para a cidade, aliado a outros fatores, fizeram com que o número de ocupações se tornasse elevado, pois ao fim de cada ciclo a população acabava ficando marginalizada devido ao término dos contratos e à falta de novas oportunidades de trabalho. Não tendo outra alternativa, a única estratégia encontrada era a ocupação de áreas.

De acordo com dados apresentados no Plano Local de Habitação de Interesse Social, a cidade possui um déficit quantitativo de 8.123 imóveis na zona urbana e 193 na zonal rural. O déficit quantitativo refere-se ao número de unidades habitacionais que devem ser construídas para a população que não tem moradia, além do déficit qualitativo, que se refere à falta de infraestrutura, localização ou irregularidade dos imóveis.

Segundo informações do Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS), existem 856 imóveis considerados rústicos (barracos), 408 sem banheiro acoplado à casa, 2.416 sem o contador de energia elétrica, 288 com recolhimento do lixo considerado crítico e 6.527 com serviço de esgoto precário ou inexistente.

De acordo com informações divulgadas no Censo de 2010 pelo IBGE, Rio Grande apresenta um elevado percentual de domicílios particulares não ocupados vagos, cerca de 10% dos domicílios encontra-se nessa condição. Essa informação, somada ao processo de valorização do mercado imobiliário devido aos investimentos relacionados ao Polo Naval, passa a ser um dado preocupante.

Outro dado apresentado pelo IBGE foi que Rio Grande possui cerca de 66.500 domicílios ocupados regularmente e aproximadamente 8.300 ocupados de

maneira eventual. Esses últimos relacionam-se a domicílios localizados no Balneário Cassino, os quais são ocupados, na sua maior parte, apenas nos meses de verão. Hoje muito desses imóveis foram ocupados para suprir a demanda dos trabalhadores que aqui chegam.

Ainda de acordo com os dados do Censo de 2010, o estoque de imóveis alugados em Rio Grande é considerável. São cerca de 9.500 domicílios nessa condição de ocupação, ou seja, aproximadamente 15% do total. Desta forma podemos perceber que a situação habitacional em Rio Grande é um desafio aos gestores públicos, principalmente com os investimentos relacionados ao Polo Naval, que agrava essa problemática.

No que se refere à ocupação de áreas próximas ao Porto Novo é possível constatar a presença de habitações funcionais da Marinha do Brasil. Os prédios que ali estão são compostos por apartamentos e residências individuais cedidas aos oficiais e praças que chegam à cidade para prestar serviço no 5º Distrito Naval.

As áreas próximas ao Porto Novo são consideradas centrais e muitas delas foram ocupadas pela população de trabalhadores portuários em outros momentos do processo de produção da cidade. Uma preocupação que se constitui como foco de nosso trabalho é justamente o conflito estabelecido entre as comunidades localizadas em áreas de expansão das atividades do Porto e os novos empreendimentos que estão sendo direcionados para a cidade.

Na atualidade, cerca de 2.178 imóveis estão localizados em áreas consideradas de expansão portuária. Todas essas áreas, de acordo com dados do Ministério das Cidades, são consideradas áreas de assentamentos precários e carecem de políticas públicas direcionadas à melhoria da qualidade de vida da população. Porém, o que observamos nos locais é que as moradias diferenciam-se muito entre si no que tange as suas topologias, pois existem casas de alvenaria com infraestrutura adequada, assim como casas em condições de extrema precariedade.

A população desses bairros, mesmo em situações diferenciadas, acabam por vivenciar o medo e a insegurança de requisição dessas áreas por parte do Porto. Como pudemos perceber, o processo de produção da cidade do Rio Grande, ao mesmo tempo em que foi acompanhado de um crescimento econômico característico em cada fase de sua economia, com a chegada de trabalhadores e desenvolvimento de atividades comerciais, criou áreas marginalizadas com

habitações precárias e ineficiente infraestrutura, muitas das quais fazem parte até hoje do tecido urbano da cidade, com pouca ou nenhuma melhoria.

As políticas públicas habitacionais não supriram as reais necessidades da cidade. É importante neste atual momento de crescimento econômico que sejam desenvolvidas ações no sentido de minimizar os problemas urbanos, tanto aqueles que foram acumulados no decorrer da história de sua produção, como os que surgiram com o aumento da demanda por infraestrutura.

Dentre essas ações identificamos a demarcação de áreas de habitação de interesse social, ou seja, destinadas à população de baixa renda. Algumas ações vêm sendo desenvolvidas no município, uma vez que os empreendimentos que estão sendo criados vêm também atender essa demanda populacional, além de ser requisito legal dentro do sistema jurídico urbano atual.

A Lei N° 6.737, de 2009, institui o Programa Habitacional Rio Grande e estabelece normas especiais para a sua implementação. O programa tem por objetivo viabilizar a construção do maior número possível de habitações dentro do Programa Minha Casa Minha Vida, do Governo Federal.

De acordo com a Lei, esses empreendimentos são classificados em três modalidades, conforme a renda familiar, como demonstra o quadro abaixo:

Quadro 7 – Modalidades de habitações de acordo com as rendas das famílias

Modalidade	Renda familiar Salários mínimos (sm)
1	Até três SM
2	De três a seis sm
3	De seis a dez sm

Fonte: Da autora.

De acordo com as modalidades acima apresentadas, a de número um (1) é considerada de habitação de interesse social, que atende as faixas 1 e 2, correspondente à renda de zero a dois sm e de três sm, respectivamente. O processo de seleção das famílias para os possíveis programas habitacionais de interesse social são de responsabilidade da SMHARF através de elaboração de cadastro de beneficiados, ficando a cargo do Poder Executivo a doação de terrenos classificados como de uso para a produção de moradias destinadas a habitação de

interesse social, devendo a doação constar cláusula de reversão caso a obra não tiver início em 360 dias. Assim, o Executivo fica responsável por promover as medidas mitigadoras em caso de impactos nas áreas que recebem esses empreendimentos, o que vem acontecendo com o Projeto Junção, preferencialmente para aqueles referentes às modalidades 1 e 2.

O Programa atende as diferentes modalidades do PMCV, porém destacamos a importância da habitação de interesse social, uma vez que essas são as camadas da população que não têm acesso ao mercado imobiliário e poderão ter acesso à casa própria somente mediante subsídios e programas do Governo. A Lei 6.737, de 2009, por exemplo, garante a redução de impostos e taxas, principalmente para tais camadas.

A demarcação de áreas de interesse social possibilita a inserção de várias camadas da população que ao longo do processo de produção do espaço da cidade foram ocupando e comprando suas terras sem garantia de regularidade, por ser essa a única alternativa para morar. Em Rio Grande, o PLHIS apontou cerca de 6.800 imóveis localizados em assentamento irregulares e a demarcação desses locais garante, para essas pessoas, a possibilidade de regularização de suas terras há um menor custo.

Grande parte das pessoas nas cidades brasileiras vive em assentamentos e locais precários, em Rio Grande não é diferente, pois seu processo de formação, caracterizado por ciclos de crescimento econômico e períodos de retração, fez com que muitas pessoas viessem a ocupar áreas próximas aos locais de trabalho que estava sendo oferecido, consolidando-as ao tecido urbano, e mesmo após o declínio de cada ciclo, essas permaneceram nos locais, dando à cidade essa configuração, por muito tempo ignorada pelo poder público.

De acordo o Plano Diretor de Rio Grande, Lei Nº 6.585, em seu Art. 107, as Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS), são áreas públicas ou particulares ocupadas por população de baixa renda e se subdividem em duas categorias:

I – AEIS A – áreas ocupadas por assentamento de população de baixa renda, situados na Área Urbana do Município, onde há interesse público em promover a regularização fundiária e urbanística com implantação de equipamentos públicos, de comércio, serviços de caráter local e equipamentos de recreação e lazer;

II – AEIS B – terrenos não edificados e imóveis subutilizados ou não utilizados, localizados na Área Urbana, onde há interesse público em promover a implantação de programas habitacionais, de comércio, serviços de caráter local, de edificações e/ou equipamentos de interesse social.

São objetivos das Áreas Especiais de Interesse Social:

I – Construir um programa participativo de regularização fundiária utilizando os instrumentos jurídicos do Estatuto da Cidade;

II – Integrar os assentamentos informais ao conjunto da cidade, assegurando a população o direito à moradia, respeitando o interesse público e o meio ambiente;

III – Possibilitar a extensão dos serviços e da infraestrutura nas regiões não atendidas;

IV – Garantir a qualidade de vida e a equidade social entre as ocupações urbanas;

V – Assegurar a regularização fundiária;

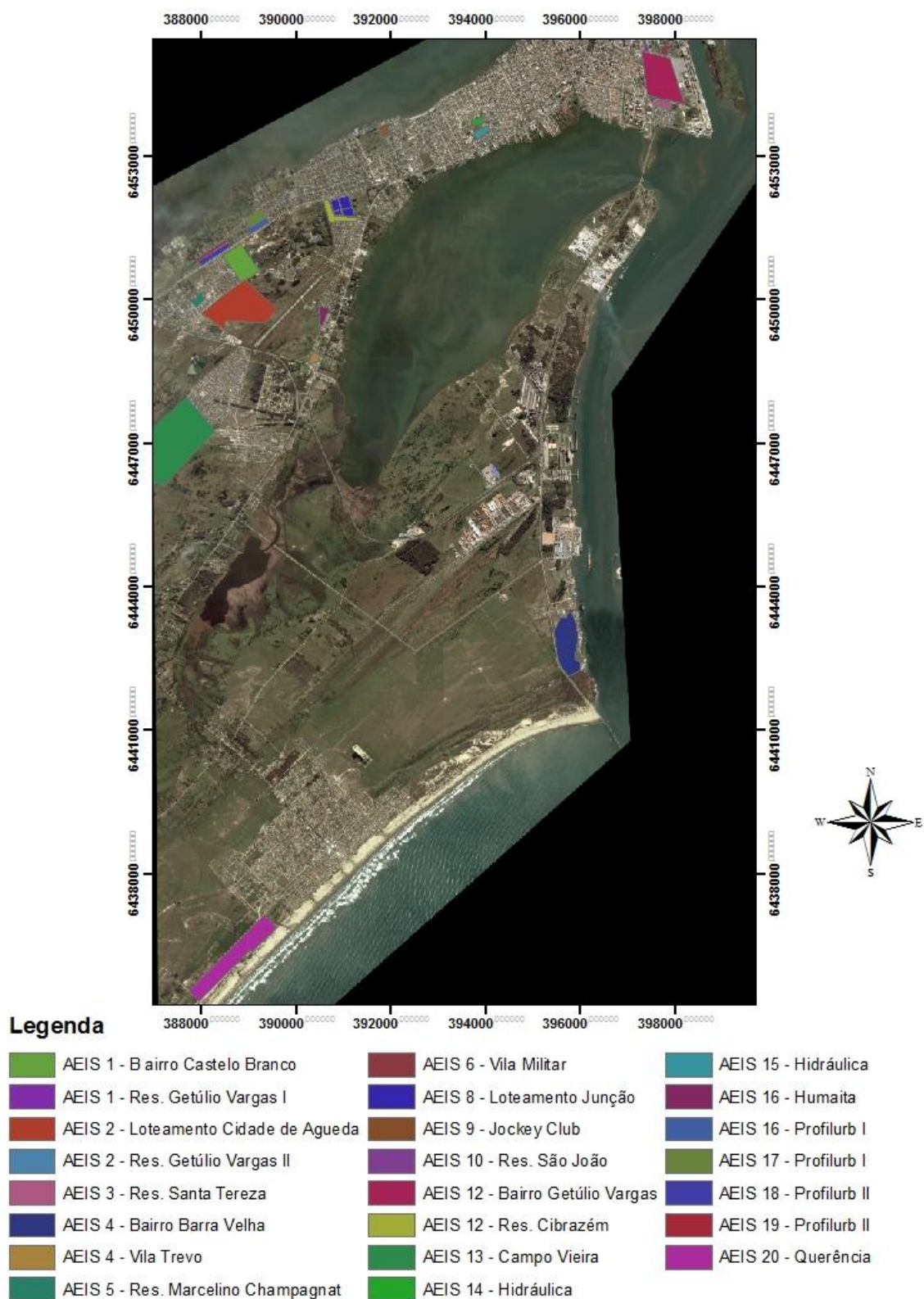
VI – Garantir o acesso ao transporte coletivo e aos demais serviços e equipamentos públicos;

VII – Garantir a ação direta do Município junto ao Estado e à União, visando à concessão de uso de áreas públicas classificadas como AEIS;

VIII – Articular a política de habitação de interesse social com políticas para promover a inclusão das famílias beneficiadas.

Figura 42 – Localização das AEIS no Município de Rio Grande

Localização das AEIS do Município do Rio Grande



Fonte: Secretaria de Município da Habitação e Regularização Fundiária.

As AEIS, conforme a imagem acima, não estão demarcadas e identificadas na Lei 6.585 do Plano Diretor, que foi elaborado em 2008 e precisa ser revisto. Consta no PLHIS a identificação de áreas homogêneas, caracterizadas de acordo com critério de similaridade da fisiografia urbana. Também foram considerados, para a identificação de áreas homogêneas, os setores censitários do IBGE, desta forma o PLHIS mostrou as áreas apontadas de caráter significativo para as questões de habitação de interesse social, de acordo com a realidade de cada local.

Percebemos, observando a Figura 42, que a maioria das áreas consideradas de habitação de interesse social estão localizadas na periferia da cidade. Em relação à criação das AEIS, não se observa uma legislação específica em relação ao uso, são permitidos diferentes usos, tais como comercial e de serviços, além da moradia.

Ainda em relação à Lei N° 6.737, de 2009, que institui o Programa Habitacional Municipal, os empreendimentos e parcelamentos de interesse social poderão ser implantados por meio do Poder Público, isoladamente, ou em Convênio com órgãos de outras esferas públicas e pela iniciativa privada, podendo também estar vinculado à edificação. Com o objetivo de regulamentar ocupações e empreendimentos desta modalidade, a Lei N° 6.965 de 2010 cria áreas especiais de interesse social no município de Rio Grande.

De acordo com o Art. 1º da Lei acima, ficam criadas as AEIS 10 e 11, compreendendo o terreno onde está localizado o Residencial São João e também uma gleba para a implantação de condomínios dentro do Programa Minha Casa Minha Vida.

As demais AEIS demarcadas na cidade do Rio Grande estão representadas nas áreas mostradas na Figura 42.

As políticas urbanas que vêm sendo desenvolvidas para pensar o uso do solo da cidade de uma forma mais igualitária, através da aplicação dos instrumentos de controle, devem estar relacionadas a uma apropriação da cidade na sua totalidade como um local de pertencimento, de valores de uso e de participação. A seguir faremos uma abordagem acerca do conceito de cidade e da importância da sua compreensão para a realização da vida nesses espaços.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS: UMA ABORDAGEM POLÍTICA SOBRE A CIDADE

Neste período técnico e científico a cidade revela a necessidade de uma nova forma de apreensão e reflexão, pois cada vez mais se torna um produto técnico, à medida em que incorpora as mudanças impostas por este momento. Acreditamos ser importante pensar no seu significado atual e naquilo que ela representou no decorrer do processo de produção da sociedade, assim como no significado das mudanças para a vida das próprias pessoas que nela habitam.

Se no período do desenvolvimento industrial a vida nas cidades e as novas relações de trabalho possibilitaram a luta política por melhores condições de vida, a cidade do século XXI, com seus problemas, novamente se apresenta como um espaço de luta e de manifestação política.

Essa sociedade urbana que se instala impondo novos valores e padrões que são estranhos ao lugar tem como principal objetivo a reprodução das relações capitalistas que se veem ameaçadas pelas suas próprias contradições, e por isso buscam novas estratégias de continuidade. Nessa busca, todos os lugares acabam sendo atingidos, não só as grandes cidades, mas todas aquelas que apresentarem possibilidades de sua instalação.

Hoje, a cidade do Rio Grande reflete essa lógica global, dos mega investimentos e projetos, que no discurso levariam ao desenvolvimento e à melhoria da qualidade de vida desses espaços. Porém, na prática, a cidade continua reproduzindo seus espaços de desigualdade, porque elementos como o extremo processo de valorização da terra urbana, a precarização dos serviços públicos e as relações de trabalho oferecidas não dão conta da problemática urbana, que se arrasta desde seu processo de formação.

A condição urbana contemporânea faz surgir novas potencialidades nos lugares e territórios direta e indiretamente atingidos pelas transformações socioespaciais necessárias para a reorganização das relações econômicas globais, neste caso, a articulação de uma rede de atividades de um projeto de modernização do setor naval.

As mudanças em relação à configuração socioespacial estabelecida pelas relações capitalistas globais ameaça a vida nas cidades. A cidade do Rio grande, até o início deste ciclo econômico, vivia um período de estagnação econômica, os processos como a ocupação de áreas, que fez parte da sua gênese de formação

não tinham a atenção e preocupação que recebem hoje. A partir do momento em que novos projetos e investimentos passaram a ser realizados, essa problemática ressurgiu ameaçando o lugar dessas pessoas na cidade.

O poder público se mostrou, ao longo do processo de ocupação de áreas, ineficiente no sentido de buscar ações para solucionar esses problemas, seja na contenção dessas ocupações ou na implantação de programas habitacionais para as demandas mais necessitadas da população.

Embora algumas ações tenham sido desenvolvidas, como a tentativa de remoção de camadas da população de áreas próximas ao Porto na década de 1940, não houve o retorno esperado. Na verdade o efeito foi inverso, esse fato se constituiu como um elemento que acabou fortalecendo as relações entre as pessoas nas áreas atingidas, fazendo com que diante da nova possibilidade de realocação, essas famílias buscassem novas formas de articulação, através da luta e do enfrentamento político com os agentes responsáveis por tais ações.

Essa forma de agir acontece porque a cidade é o lugar do encontro dos indivíduos e de vivência cotidiana, e embora ela tenha, ao longo do seu processo de produção, consolidado as condições de reprodução de um determinado modo de produzir, revela também uma cultura, uma identidade e uma forma de viver coletivas. Desta forma é vista como um espaço de possibilidades, de acesso a uma série de serviços, produtos do processo de desenvolvimento da própria sociedade. Pensar esse espaço de forma coletiva na sua gestão e como um local de reivindicação daquilo que é necessário para a sua própria reprodução faz com que as pessoas tenham que se posicionar politicamente, sendo a cidade então uma expressão de liberdade.

Com base nessa abordagem sobre o conceito de cidade acreditamos que a articulação dos conceitos os quais trabalhamos na pesquisa: cidadania, Estado e política, nos trazem importantes contribuições.

A cidade desde sua origem representou uma forma de viver coletiva e por isso deve ser pensada levando-se em consideração os interesses dos diferentes grupos que a compõem, não privilegiando este ou aquele, devido a encontrar-se em uma situação econômica ou espacial diferenciada, devemos pensar a cidade de forma que todos tenham os mesmos direitos e deveres que ela proporciona.

Porém, os diferentes atores sociais que produzem o espaço urbano manifestam interesses que não são comuns, e sendo o conflito inevitável, surge então a necessidade de gestão desse espaço. Aqui o Estado passa a assumir um importante papel como agente regulador, gerindo essa dimensão pública da vida em sociedade.

A atuação do poder público parece primeiramente atender os interesses dos agentes econômicos, a partir do momento em que não cria efetivamente mecanismos para conter os reflexos do crescimento econômico para a vida das pessoas na cidade. É preciso conter a especulação imobiliária, melhorar a qualidade dos serviços públicos e mediar as relações de trabalho que se estabelecem precariamente.

O espaço da cidade por muito tempo se constituiu como um lugar onde o indivíduo convivia com uma paisagem que tinha como significado ser seu referencial, dotada de valores simbólicos. Percebe-se que hoje a paisagem transformou-se de uma forma muito acelerada trazendo consequências para o modo de viver a cidade, e até a perda de referenciais para seus habitantes. A construção de novos prédios, as casas cada vez mais protegidas por grades e sistemas modernos de monitoramento e segurança – símbolos da cidade cada vez mais capitalista – e até o convívio com as pessoas vão modelando diferentemente a vida nas cidades.

Esse modo de vida na cidade, caracterizado pelo fechamento dos lugares, não é só uma exigência das classes privilegiadas que podem pagar por eles. Tais fatos, hoje não são mais um privilégio das grandes cidades, onde a violência, a insegurança, o trânsito tumultuado e a correria fazem parte de um cotidiano que se resume no cumprimento das atividades relacionadas ao ir e vir do trabalho. Essa realidade existe também nas médias e até em algumas pequenas cidades, dificultando a contemplação de pensar esse espaço na complexidade e dimensão que ele deveria assumir na vida das pessoas.

As periferias urbanas mostram-se diferentemente, continuam a se manifestar como um espaço de convívio, de construção de relações de horizontalidades, embora sob uma forte influência dos vetores da globalização. São nesses espaços que a potencialidade e um novo conteúdo político se manifesta. São esses lugares

que continuam sendo a alternativa para aqueles que a sociedade e seu desenvolvimento técnico e científico não absorve.

Essa condição de exclusão, não só pela falta de qualificação profissional como também pelos conflitos de uso da terra urbana, já abordados, podem representar, mesmo que pareça contraditório, uma oportunidade de despertar da própria cidadania, uma vez que muitas pessoas se veem excluídas de um processo e não têm outra oportunidade a não ser aquela de tentar buscar uma forma de inclusão.

Acreditamos que as características da cidade atual, no sentido de atender os interesses econômicos, reproduzindo e produzindo espaços de exclusão, seja uma condição para o processo de reflexão sobre o modo que estamos nos impondo como cidadãos e a partir daí pensar sobre a produção desse espaço.

E isso só acontece porque a cidade revela-se como uma força produtiva em detrimento, na maioria das vezes, da reprodução das camadas da população que fazem parte dela e nela habitam, uma das mais visíveis contradições do processo de produção do espaço.

No espaço urbano contemporâneo, o que tenta se impor são as relações através das redes, sejam elas pelas empresas que as dominam, ou sejam pelas pessoas que, muitas vezes, já não vivem e habitam esse espaço como um lugar de convívio com outros habitantes. Como vimos, a violência e a insegurança geradas por ela, levam à segregação, tanto à auto segregação, aquela em que os grupos escolhem os condomínios fechados como uma opção de moradia, como a das camadas mais pobres, que vivem nas periferias precariamente como a única forma de viver na cidade. Os próprios programas habitacionais destinados à população de baixa renda não fogem a essa realidade, a maior parte deles são condomínios fechados, onde os muros e as grades são vistos como um fator positivo, agora oferecido também às camadas menos privilegiadas. Enfim, os espaços fechados parecem se apresentar como uma alternativa para a vida nas cidades.

É preciso buscar o retorno das relações de horizontalidades que estão em detrimento no espaço das cidades, pois acreditamos que são elas que levarão ao desenvolvimento da cidadania, prática pouco difundida no seu real sentido, já que essa se manifesta na pluralidade. É na cidade, ou seja, no lugar e nos conflitos que nela se estabelecem, que se abrem novas possibilidades de pensarmos o urbano.

Acreditamos no valor do lugar na cidade e na sua descoberta para o despertar da cidadania, principalmente para as camadas menos privilegiadas da sociedade, com seus signos e significados, embora também influenciadas por uma cultura de massa hegemônica, que mais aliena do que desperta. A busca pela inclusão faz com que essas camadas se vejam diante de uma constante luta cotidiana em que o exercício da cidadania é uma forma de manifestação social.

Neste sentido, por ser esse um espaço de conflito envolvendo os interesses econômicos e a busca da qualidade de vida da população, acreditamos na tese de que a apropriação dessa luta urbana por parte de todos, principalmente dos grupos que vivem na cidade precariamente, seja uma possibilidade de surgimento de novos espaços de participação e de uma nova forma de desenvolvimento das políticas de gestão urbana mais democráticas.

Poderíamos afirmar na atualidade, que a história da produção do espaço urbano é um processo no qual a participação política acontece de forma precária. Assim como temos um processo de deterioração dos espaços públicos, a cidadania é muito pouco praticada, embora hoje, com importantes mudanças nas políticas públicas, a cidadania ainda é um conceito em construção, e deve ser vista como um objeto de luta e conquistas, em meio às relações que são estabelecidas entre os agentes produtores da cidade, já que seus interesses são diferentes e é preciso buscar essa participação para que sejam garantidos os direitos e minimizados os conflitos.

Na trajetória de formação da cidade as relações sociais que vêm se desenvolvendo representam a história da busca pela participação e acesso à vida urbana, assim como às ações que a compõem. As mudanças desde a origem de seu processo de formação referem-se à luta no sentido de atender as demandas dos diferentes grupos sociais envolvidos. A cidade estabelece diferentes funções aos indivíduos através da divisão do trabalho necessária ao seu funcionamento, estabelecendo uma hierarquia que se expressa espacialmente. Da necessidade de organização da vida coletiva surge a centralização do poder urbano, diferenciando as classes sociais existentes como uma forma de organizar o território.

No decorrer do processo de produção da cidade podemos afirmar que fomos capazes de construir espaços mais participativos e democráticos, em que o exercício da cidadania, conceito atrelado à forma espacial em questão, vem se tornando mais

importante, mas essa luta está no início, alcançar a condição de cidadão ainda requer mudanças importantes, principalmente no sentido de viver na cidade.

A cidade é vista como a expressão material da dinâmica da sociedade, econômica, política e culturalmente construída, ela agrega as diferentes esferas da vida social e por isso pode ser interpretada como um espaço de possibilidades para as necessárias manifestações da sociedade, incluindo aqui o exercício da cidadania, tornando-se então um espaço de possibilidades no processo de sua gestão.

A maioria das cidades na atualidade, independentemente da sua classificação em relação a tamanho ou função, de alguma forma expressa o estágio mais avançado do modo de produção capitalista, em que as formas espaciais criadas atendem a lógica das empresas que comandam esse processo, em detrimento da cidade como espaço de reprodução das diferentes classes sociais que a compõem, dotadas de necessidades cotidianas tais como moradia, saúde, transporte, lazer e educação, entre outras.

É diante desse conflito de interesses que a cidade surge como o local onde ocorre a busca, por parte das camadas menos privilegiadas, por condições dignas e uma melhor qualidade de vida, enfim, uma série de componentes que lhes garantiriam o mínimo de cidadania, processo que ocorre pela apropriação do espaço urbano pelos indivíduos.

Pensar a condição urbana na atualidade é uma questão a ser enfrentada através do conhecimento dos processos socioespaciais que levaram à formação das cidades e dos lugares, e a articulação dos mesmos a uma rede que se estabelece em uma escala global, pois o espaço urbano, através da realidade que revela, das contradições e desigualdades sociais que viabilizam a continuidade do modo de produção capitalista que afetam diretamente a vida das pessoas, precisa de imediato ser compreendido por todos.

O entendimento do espaço urbano revela as estratégias encontradas para a dominação de grande parte da população em meio a uma sociedade voltada prioritariamente para as questões econômicas. A partir daí poderemos começar a pensar em cidadania.

O entendimento da sociedade urbana não é dado por um mero conhecimento dos locais ou formas da cidade, esse requer também a compreensão das relações sociais estabelecidas. A apropriação da cidade deve ir além de suas

formas, levando em consideração a compreensão do conteúdo no qual foi materializada. Isso acontece porque a realidade urbana é também uma abstração.

É preciso compreender que a cidade impõe um modo de vida e de pensar atrelado a uma cultura global para transformá-la em um espaço de possibilidades. Desta forma, essa configuração espacial permite pensar criticamente a cidade, a condição urbana permite que a política aconteça.

Um dos grandes desafios vêm no sentido de pensarmos além de nossa condição material, que acomoda e aliena. Estamos imersos em um modelo de sociedade ocidentalizado e essa visão é transmitida por um dos mais importantes vetores de instalação dessa sociedade global, de consumo e alienante, a grande mídia, que forma opiniões e nos condiciona a meros consumidores.

Para o entendimento do urbano, que defendemos nesta tese como uma possibilidade de exercício da cidadania e de uma nova forma de pensar a cidade, é preciso também ir além dessa escala local, já que na atualidade as transformações socioespaciais estão relacionadas a lugares cada vez mais distantes. Torna-se necessário o entendimento de que o lugar está cada vez mais atrelado às relações que se estabelecem em nível mundial.

O urbano, generalizado na sociedade contemporânea, não pode ser interpretado como uma unidade, mas como parte de um processo mais amplo.

Consideramos a importância dos movimentos sociais urbanos, vistos como protagonistas nas lutas e conquistas sociais e jurídicas no campo da cidade. Para esses e para a continuidade de sua luta é preciso um processo de formação mais amplo do espaço urbano, caso contrário, corremos o risco de não mudar a lógica estabelecida pelas relações sociais que materializam a cidade.

Em alguns momentos, como vimos na cidade do Rio Grande no processo de produção de moradias, a participação das cooperativas, representadas pelos movimentos sociais, abre também uma possibilidade de transformação da lógica mercadológica do espaço da cidade. Porém, inicialmente essas ações são vistas apenas como possibilidades, as mudanças de fato são mais complexas e dependem também de outros elementos.

Não podemos acreditar ingenuamente que seus interesses são comuns, cada um dos agentes produtores do espaço urbano têm objetivos diferentes, e por isso identificá-los é condição fundamental para não nos levarmos à alienação. O

Estado tem como função minimizar os conflitos estabelecidos na cidade, mas ele também busca favorecer empresas e projetos que visam ao chamado crescimento econômico, que na maioria das vezes se coloca acima do interesse das pessoas. A cidade é também o espaço de reprodução das pessoas e assim deve ser pensada.

O que propomos é o entendimento do mundo através da compreensão do espaço e do movimento dialético de alienação/libertação que se manifesta na sociedade urbana contemporânea. A cidade representa as estratégias de reprodução das relações capitalistas, e por isso deve ser desvendada pela sociedade. O exercício da cidadania requer tal compreensão. De acordo com Santos (1997, p. 45): “O espaço se impõe através das condições que ele oferece para a produção, para a circulação, para a residência, para a comunicação, para o exercício da política, para o exercício das crenças, para o lazer e como condição de ‘viver bem’”.

Existe um modo de ver e pensar o espaço, assim como os símbolos do capitalismo que são erguidos nas cidades e absorvidos por esse modo de vida urbano. Neste momento, podemos nos referir a mais um exemplo materializado em Rio Grande, durante o ciclo de crescimento econômico impulsionado pelo Polo Naval: a instalação do Shopping Rio Grande, um dos maiores símbolos do consumo.

A concepção do uso desses locais já está preestabelecida pelas pessoas, fato que fez com que grande parte delas concordassem com a proibição da entrada de algumas camadas da população, através de algumas medidas excludentes, como a exigência de uma forma de vestir que identifica quem é o público a frequentar esse espaço. A cidade contemporânea também privatiza o uso dos lugares e tal ação é legitimada por um grupo de pessoas que tem acesso, mas também é vitimado pela sociedade urbana. Na cidade os cidadãos são consumidores e a cidadania se confunde com o exercício de ter acesso aos bens materiais.

Nos dias atuais, Rio Grande vivencia mais uma etapa do seu processo de reprodução, desta vez numa fase em que as relações que caracterizam esse processo estão articuladas ou têm como força propulsora as relações globais estabelecidas pela fase de mundialização do capitalismo.

A elevação do preço da terra urbana, reflexo desse ciclo de crescimento econômico, expulsa para áreas mais periféricas as camadas mais pobres e

precariedade inseridas na cidade, reforçando a desigualdade e a hierarquia entre os lugares.

Na verdade, a produção do espaço da cidade continua revelando as estratégias de reprodução das relações capitalistas, que agora abrangem uma escala mundial cada vez mais excludente em relação às possibilidades de inserção nesse modelo de sociedade, e vai criando também suas contradições.

Os grandes projetos voltados para o crescimento econômico acelerado, como o processo de expansão portuária em Rio Grande, que faz parte de um programa nacional de governo, não vêm acompanhados de políticas públicas voltadas à melhoria da qualidade de vida das pessoas na cidade, muito menos apresenta propostas para os problemas estruturais que foram se agravando ao longo do tempo.

O processo de produção da cidade é excludente, uma vez que é dado sob a hegemonia das relações capitalistas e continua a atingir as camadas mais vulneráveis da população. Embora o poder público venha lentamente buscando desenvolver políticas públicas que visem a uma maior igualdade social no uso do solo urbano, essas não atingem diretamente a raiz do problema, ou seja, a concentração da renda e a desigualdade socioespacial.

A dinâmica do processo de produção da cidade do Rio Grande, ao longo do tempo, foi caracterizada pela dinâmica de ocupação de áreas. Hoje, tal prática tornou-se mais controlada pelo poder público, que ao longo do tempo foi legitimando-a, a partir do momento em que foi dispendo de infraestrutura, fazendo com que essas áreas fossem consolidadas ao tecido da cidade, criando inclusive uma identidade e relações de pertencimento com os locais. O maior controle ocorre pelo processo de escassez de terras urbanas e, por essas se tornarem cada vez mais uma mercadoria rara e valorizada na atual fase do capitalismo. O modo urbano capitalista de se produzir vai fazendo ressurgir velhos problemas, porém o tempo vai revelando novos conteúdos.

A cada ciclo econômico, período em que se tornam mais evidentes os processos e os signos desse modo de produção, abrem-se também novas possibilidades de desenvolvimento de um conteúdo político, visto como uma das oportunidades de libertação e de resgate da identidade dos indivíduos. Desta forma

a condição urbana que vivemos nos impõe uma nova forma de organização na cidade.

A proposta de elaboração desta análise investigativa relacionada à produção do espaço da cidade do Rio Grande, no contexto do Polo Naval, teve como principal intuito contribuir para os estudos voltados à compreensão da dinâmica das cidades. Através da identificação dos principais reflexos desse ciclo de desenvolvimento econômico, foi possível compreender como a cidade vem produzindo seus espaços e de que forma a população local está inserida nesse contexto.

A cidade é vista como um produto social onde as relações capitalistas de produção, na maioria das vezes, determinam a sua dinâmica. Porém, acreditamos que ela deve ser pensada além desse plano econômico, pois é também o espaço de reprodução de grande parte dos indivíduos, é nela que eles estabelecem relações de trabalho, familiares, de pertencimento, enfim, é o espaço onde constroem suas vidas.

Nosso objetivo não consistiu em uma análise de dados quantitativos, que pudessem identificar as principais mudanças na cidade em termos de valores, nossa proposta foi desenvolver uma abordagem mais ampla, através do estudo de diferentes situações relacionadas ao atual contexto sócio-econômico. Procuramos com isso, mostrar a dinâmica da produção da cidade, principalmente neste momento.

Como vimos, a produção da cidade do Rio Grande estabeleceu uma forte ligação com as atividades industriais e portuárias, que foram os principais fatores que levaram à materialização desse espaço. Muitas áreas foram sendo ocupadas de acordo com seus diferentes ciclos econômicos, dessa forma, consideramos importante este estudo, pois ele nos possibilitou identificar que durante o ciclo de implantação do Polo Naval a cidade foi transformada, e muitos processos que ocorreram em tempos passados, hoje voltam a acontecer, que mostra que a dinâmica da produção do espaço urbano, mesmo em tempos diferentes, preserva elementos importantes de investigação.

Um dos processos relacionados à produção do espaço urbano, identificado no trabalho foi a ocupação irregular de áreas portuárias, o qual está atrelado à dinâmica da cidade. Percebemos que as ações no sentido de minimizar os conflitos

ocasionados por este processo não são alvo de planejamento dos órgãos públicos, que só passam a atuar na medida em que tais áreas são solicitadas.

A cidade do Rio Grande apresenta uma série de problemas estruturais, como a falta de saneamento, moradias precárias e falta de regularização fundiária, entre outros. E percebemos que os grandes projetos, como a expansão portuária, acabam por agravar o problema da exclusão social, uma vez que as populações que residem em áreas próximas ao Porto têm seus direitos violados, a partir do momento em que não lhes é garantida a permanência em seus locais de moradia.

Já que o projeto de expansão portuária tem origem em escala nacional, deveria estar articulado a políticas públicas que visassem também à melhoria da qualidade de vida nas cidades, uma vez que a maioria delas não estão preparadas em relação à infraestrutura para um processo de crescimento que acontece de maneira muito rápida.

Podemos ainda acrescentar que, em termos de Brasil, não existe um planejamento para a implementação de uma infraestrutura adequada no sentido de atender as mudanças impostas por grandes projetos. Acreditamos que seja importante pensar também, na possibilidade de retração desta fase e das atividades, fato já ocorrido em outros momentos econômicos. Buscar mecanismos de manter atividades que foram implantadas neste período, para que possam continuar gerando trabalho e renda. Uma vez que a dinâmica das relações que se instalam não são estáveis.

Assim, as cidades acabam se reestruturando para uma série de mudanças e as pessoas buscam meios de se inserir nesse contexto, muitas delas precariamente, uma vez que a cidade é vista sob a ótica das relações capitalistas que se instalam, obedecendo a uma lógica que estrutura os territórios para dar maior fluidez à economia global e aos interesses das empresas.

Em outros momentos da história da produção do espaço da cidade, parcelas da população vivenciaram situações em que foram removidas de seus locais de moradia sem nenhum diálogo e sem nenhum estudo socioeconômico para que pudessem ser minimizados os impactos das remoções. Percebemos, que na atualidade a população se manifesta de outra forma, na busca pelos seus direitos de moradores da cidade.

Consideramos de fundamental importância as ações desenvolvidas por parte dos moradores para que sejam atendidos os seus direitos, pois sem essas, situações de despejo e remoções continuariam a acontecer sem levar em consideração a vida das pessoas. Se não as houvesse reivindicações dos moradores das áreas portuárias, não teria sido estabelecido o diálogo entre os agentes envolvidos, visto que a primeira alternativa apresentada pelo poder público foi a remoção dessas pessoas para o bairro Cidade de Águeda, distante do local onde se encontram e realizam suas atividades cotidianas.

Percebemos a atuação mais efetiva dos movimentos sociais urbanos, nesse caso o MNLM, de forte representação na cidade. Atuando juntamente com as comunidades, acaba por fortalecer as camadas menos favorecidas. Além disso, junto como a parceria da CEF e das cooperativas habitacionais na produção de moradias de interesse social e no processo de seleção das famílias beneficiadas, acaba possibilitando o surgimento de uma nova demanda com uma visão da cidade diferente dos agentes econômicos.

Porém, para que essa modalidade de produção habitacional signifique uma mudança de pensamento é preciso que as pessoas envolvidas tenham formação sobre a cidade como espaço de reprodução das pessoas, caso contrário ficaremos novamente restritos à lógica dominante, a do capital.

Acreditamos na cidade como um espaço de possibilidades que permite, através das relações de horizontalidade, que as pessoas convivam com a problemática urbana e busquem formas de enfrentamento com outros agentes, principalmente aqueles cujos interesses estão voltados para a produção da cidade como um espaço de reprodução do capital.

A cidade é vista como a grande protagonista dos investimentos em projetos de crescimento, em uma fase desenvolvimentista por que passa o Brasil na atualidade, e assim deve absorver todo o aparato técnico que permite a fluidez dessas relações estabelecidas entre os lugares, neste sentido Rio Grande, como cidade portuária, vem recebendo uma série de investimentos que refletem no modo de vida das pessoas que nela residem.

As principais áreas atingidas por esse processo são aquelas que, ao longo da história, contribuíram durante os ciclos econômicos da cidade através do trabalho desempenhado para consolidação do Porto e funcionamento de indústrias

consideradas propulsoras do seu crescimento. Essas áreas foram sendo absorvidas de forma precária no espaço da cidade, e os moradores vivem nesses espaços, na maioria das vezes, em condições de vulnerabilidade econômica, e hoje novamente vivem esse conflito.

Percebemos que a população residente nas áreas consideradas de expansão das atividades portuárias, embora já disponham de toda uma infraestrutura instalada pelo próprio poder público, ainda carecem muito de políticas públicas no sentido de terem seus direitos sociais garantidos e de uma melhoria na qualidade de vida. Essa população é a grande protagonista das conquistas realizadas até hoje em seus locais de moradia.

O processo de implantação do Polo Naval não levou a mudanças significativas na vida dessas pessoas, muitas passaram a desenvolver atividades nas indústrias que ali atuavam, mas como vimos, através de relações de trabalho precárias, instabilidade, e muitas vezes sem terem garantidos os seus direitos.

Percebemos que o processo de desaceleração industrial iniciado nos anos 1970 trouxe importantes consequências para o uso do solo urbano e expansão das áreas periféricas. Sabemos também que nos dias hoje, as relações econômicas estabelecidas são dadas através de um processo de flexibilidade, que constantemente redireciona investimentos para os lugares mais atrativos em relação aos interesses dos agentes que os comandam.

A grande demanda por trabalhadores e os investimentos em Rio Grande estão relacionados a empresas que vêm de outras cidades e regiões do país. É importante considerar que a partir do momento em que a cidade não apresentar mais condições favoráveis ao crescimento econômico do setor naval em termos de produtividade e mão de obra, essas empresas poderão atuar em outras localidades, deixando em Rio Grande um saldo de pessoas sem emprego, aumentando a probabilidade de problemas sócio-econômicos relacionados ao desemprego, fato que já ocorreu durante o processo de produção do espaço da cidade.

Os processos de segregação e exclusão na cidade redefinem o uso do espaço urbano, passando de lugar da realização da vida para transformar-se em mercadoria, e é preciso se apropriar dessa ideia para superá-la. Há mais do que produção das formas da cidade, produz-se também valores calcados em uma relação de desigualdade e de individualidade.

Vimos que desde o início do século XXI houve mudanças em relação as políticas públicas de uso e controle do solo urbano. A partir desse período vem sendo criado um arcabouço legal que tem por objetivo diminuir a desigualdade social nas cidades. Porém, é importante que a população se aproprie dessas ações para que elas se efetivem de fato. O conceito de consciência sócio-espacial trabalhado ao longo do texto é importante justamente neste sentido.

O entendimento das relações sociais e econômicas que materializam o espaço da cidade direciona para outra racionalidade, pois permite a compreensão dessa configuração espacial como um espaço de reprodução dos indivíduos. A cidade é o espaço de realização da vida e deve ser pensada, pois é preciso desvendar os interesses que estão por trás das ações dos agentes econômicos.

Consideramos o resgate da cidadania um dos principais aspectos a ser pensado. Ao longo da nossa história, seu exercício deu-se de forma fragilizada, nunca se efetivando de fato, e a construção de políticas e ações urbanas que vêm sendo desenvolvidas devem vir acompanhadas da participação e de uma nova concepção do espaço da cidade.

Percebemos, através deste estudo, que a cidade continua a se reproduzir sob a égide dos interesses dos atores hegemônicos, e o processo de valorização da terra urbana é uma de suas principais manifestações, pois a população continua à margem desse crescimento e seus interesses não são atendidos. Embora algumas ações venham sendo desenvolvidas em Rio Grande no sentido de conter a especulação imobiliária, ainda não alcançaram os objetivos propostos.

As empresas investem na cidade em ações que possam lhes garantir a reprodução do capital, a elas não são exigidas políticas de contrapartida em relação às camadas diretamente afetadas, como as que se encontram em áreas portuárias. Os projetos que vêm sendo desenvolvidos continuam a cargo do poder público, que não consegue atingir toda a demanda que existe, principalmente porque a cidade vivenciou um longo período em que não foi desenvolvido nenhum projeto habitacional significativo para as camadas de baixa renda, acumulando um déficit habitacional de outros ciclos econômicos.

Cada vez mais ocorre o aumento das desigualdades, pois a propriedade e o preço elevado da terra segregam e auto segregam as camadas da sociedade, sendo as principais formas de separação as de caráter sócio-econômico, caracterizadas,

entre outros fatores, por áreas residenciais de diferentes características. É preciso a compreensão de que essas fazem parte de um mesmo espaço, devendo ser pensadas na sua totalidade.

Na cidade contemporânea a segregação transforma-se em um espaço fragmentado e leva ao desgaste do tecido urbano, pois não há o encontro das diferenças. Identificamos como um dos principais elementos da crise urbana o processo de segregação nas cidades, que se coloca como um limite ao pensamento crítico fundamental para o exercício da cidadania.

A segregação e a consequente fragmentação do tecido urbano estão relacionadas tanto ao processo de exclusão urbana, quanto ao de auto segregação, que faz com que as pessoas de maior poder aquisitivo busquem novas práticas sócio-espaciais como uma forma de se proteger dos efeitos perversos da globalização.

Acreditamos que a crise da cidade é dada pela destruição de uma vida social, marcada pela individualidade na solução de problemas que são coletivos. Ela deve ser vista como um espaço de participação política e não de fechamento dos territórios.

Entendemos que, embora a auto segregação possa gerar a perda da possibilidade de se pensar criticamente a cidade, nos bairros e comunidades segregadas, onde estão presentes os mais graves problemas sociais, também pode ocorrer o efeito inverso, o de resgate da cidadania, resultado de um novo conteúdo político. Isso acontece porque se torna evidente a necessidade de mudança, tornando-se esse espaço de lutas em que a autonomia individual e coletiva torna-se condição básica para o processo de inclusão social.

REFERÊNCIAS

ALAMI, Sophie; DESJEUX, Dominique; GARABUAU-MOUSSAOUI, Isabelle. **Os Métodos Qualitativos**. Petrópolis: Vozes, 2010.

ARENDT, Hannah. **O que é Política**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

_____. **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1999.

BAPTISTA, Dulce Maria Tourinho. Debate sobre o uso de técnicas qualitativas e quantitativas de pesquisa. In: MARTINELLI, Maria Lúcia (Org.). **Pesquisa qualitativa um instigante desafio**. São Paulo: Veras, 1999.

BRASIL. **Seminário Desenvolvimento de Infraestrutura de Transportes no Brasil**: perspectivas e desafios. Brasília: Tribunal de Contas da União, 2007. Disponível em: <<http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2059174.PDF>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

_____. **Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001**: Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Estatuto da Cidade. Brasília, 2001.

BRENNER, Neil. Teses sobre a urbanização. **Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais E-metropolis**, N. 19, Ano 5, dez. 2014.

CALDAS, Cadu. Polos navais no Rio Grande do Sul preparam retomada. **ClicRBS**. ZH Economia, 05 ago. 2014. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/economia/noticia/2014/08/polos-navais-no-rio-grande-do-sul-preparam-retomada-4567959.html>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista. In: _____ (Org.). **Crise Urbana**. São Paulo: Contexto, 2015.

_____. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.) **A Produção do Espaço Urbano**. Agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011a.

CASTRO, Iná Elisias de. **Geografia e Política**. Território, escalas de ação e instituições. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

_____. O espaço político local como condição de construção (mas também de negação) da democracia. In: BORZACCHIELLO, José; LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise (Orgs.). **Panorama da Geografia Brasileira**. Volume. 1. São Paulo: ANPEGE / Annablume, 2006.

CERQUIER-MANZINI, Maria Lourdes. **O que é cidadania**. São Paulo: Brasiliense, 2010.

COLUSSI, Joana; DIVERIO, Rafael. Indústria naval corre risco de criar menos emprego. **ClicRBS**. ZH Economia, 25 fev. 2013. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/economia/noticia/2013/02/industria-naval-corre-risco-de-criar-menos-empregos-4056539.html>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

COPSTEIN, Raphael. O trabalho estrangeiro no município de Rio Grande. **Boletim Gaúcho de Geografia**. N° 4, 1975.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2002.

DENZIN, Norman; LINCOLN, Yvonna. **O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens**. Porto Alegre: Artmed, 2006.

FERNANDES, Tatiane. Licença ambiental para o residencial Santa Tereza está cancelada. **Jornal Agora**. Ano 37, N. 36, 11 set.. 2013a.

_____. Setor hoteleiro investe em Rio Grande. **Jornal Agora**. Ano 36, N. 10028, 7-8 set. 2011.

FRANCO, Fernanda. Filas para se recadastrar no mutirão por moradias. **Diário Popular**. Ano 7, N. 165, 04 nov. 2013.

GANDRA, Edgar Avila. O bairro Getúlio Vargas sob o prisma das imagens. **Revista do Instituto de Ciências Humanas e da Informação**. Volume 12, 2000.

GOMES, Paulo César da Costa. **A Condição Urbana**. Ensaios de geopolítica da cidade. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2006.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização**: do fim dos territórios à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

JORNAL Agora. Obras de revitalização do cais oeste do Porto Velho. Ano 35, N. 9669, 02 jul. 2010.

KIELING, Charles. **Manifesto da Cidadania**. Caxias do Sul: Maneco Livraria e Editora, 2001.

KOWARICK, Lúcio. **Viver em risco. Sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil**. São Paulo: Editora 34, 2009.

_____. **Escritos Urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

_____. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

_____. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LEITE, Germano; POLL, Anete. Terreno do Jockey Club é disputado na justiça. **Jornal Agora**. Ano 40, N. 11046, 15 jan. 2015.

LOPES, Cledir da Conceição. **Produção do espaço urbano na cidade do Rio Grande-RS**: as ações dos agentes sociais no processo de construção dos residenciais do Programa Minha Casa Minha Vida. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2012.

LOPES, Yéssica. P-63 deve partir nos próximos dias rumo do Rio de Janeiro. **Diário Popular**. Ano 7, N. 26, p. 7, 13 jun. 2013a.

_____. Em busca de qualificação profissional. **Diário Popular**. Ano 7, N. 75, p. 8, 02 ago. 2013b.

MACHADO, Andressa. Polo Naval em Protesto. **Diário Popular**. Ano 6, N. 196, 7 dez. 2012.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011a.

MARTINS, Solismar Fraga; PIMENTA, Margareth Afeche. A constituição espacial de uma cidade portuária através dos ciclos produtivos industriais (1874-1970). **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. Volume 6, Número 1, maio 2004.

MAZUI, Guilherme. Operação acelera obras no Porto. **Zero Hora**. Ano 46, N. 16234, 13 fev. 2010.

MDIC. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Desafios do polo industrial de Rio Grande são apresentados ao governo federal. Brasília, 27 fev. 2013. Disponível em: <<http://www.amazonia.mdic.gov.br/portalmDIC//sio/interna/noticia.php?area=2¬icia=12190>> . Acesso em: 03 mar. 2015.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa Social: Teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2011.

MONBEIG, Pierre. O Estudo Geográfico das Cidades. **Revista Cidades**. Volume 1, número 2, 2004.

NASCIMENTO, Jonas Pereira do. **Vantagens e limitações decorrentes da implantação da lei de modernização dos Portos**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes). Programa de Pós-Graduação em Engenharia – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

NÓBREGA, Michelle Rodrigues. **Paulo Freire - compositor de muitos destinos: Tambor de todos os hinos? um estudo de múltiplos casos de ONGs brasileiras atuantes na educação não-formal que se reivindicam freirianas**. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação – Faculdade de Educação – Universidade Federal de Pelotas, UFPEL, 2013.

OBAPL. Observatório Brasileiro de APL. APLS, o que são!? Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 01 ago. 2011. Disponível em:

<http://portalapl.ibict.br/menu/itens_menu/apls/apl_o_que_sao.html>. Acesso em: 03 mar. 2015.

OLIVEIRA, Daniela Schuster et al. Correlação entre o crescimento urbano-portuário-industrial do município de Rio Grande/RS e suas unidades Geotécnicas. **Anais do V Simpósio Brasileiro de Oceanografia**. Santos, 2011.

PEDROSO, Ticiano Duarte. **Cidade Nova**: Narrativas do cotidiano no subúrbio operário de Rio Grande. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012.

PEDUZZI, Pedro; MACEDO, Danilo. Dilma defende abertura de portos para investimento da iniciativa privada. **Agência Brasil**, 27 fev. 2013. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-02-27/dilma-defende-abertura-de-portos-para-investimento-da-iniciativa-privada>> . Acesso em: 03 mar. 2015.

PINSKY, Jaime. Introdução. In: PINSKY, Carla; PINSKY, Jaime (Orgs.). **História da Cidadania**. São Paulo: Contexto, 2013.

POLL, Anete. Comércio irregular de alimentos prolifera em frente ao ERG1. **Jornal Agora**. Ano 40, N. 11049, 18 jan. 2015.

REGULARIZAÇÃO Fundiária: guia de orientação para áreas de ocupação consolidadas. Coordenadora do projeto: Érica Márcia Leite Barros. Abril de 2007. Disponível em: <http://www.amavi.org.br/sistemas/pagina/setores/planejamentoterritorial/arquivos/2013/Cartilha_Regularizacao_Fundiaria.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2015.

RIO GRANDE. **Lei nº. 6.585, de 20 de agosto de 2008**: Dispõe sobre o plano diretor participativo do município do Rio Grande e estabelece as diretrizes e proposições de desenvolvimento urbano municipal. Prefeitura Municipal do Rio Grande. Estado do Rio Grande do Sul. Rio Grande, 2008a.

_____. **Lei nº. 6.588, de 20 de agosto de 2008**: estabelece o regime urbanístico do município do Rio Grande, normatizando o zoneamento de uso e ocupação do solo, os dispositivos de controle das edificações, equipamentos urbanos e procedimentos administrativos. Prefeitura Municipal do Rio Grande. Estado do Rio Grande do Sul. Rio Grande, 2008b.

RODRIGUES, Aline. Partage Shopping promove lançamento da pedra fundamental. **Jornal Agora**. Ano 39, N. 10818, 17 abr. 2014.

_____. Moradores do Residencial Jockey Club I questionam a demora na entrega dos apartamentos. **Jornal Agora**. Ano 39, N. 10655, 04 out. 2013.

RODRIGUES, Arlete Moisés. Os geógrafos na luta da cidade como direito. **Boletim Campineiro de Geografia**, Volume 3, N. 1, 2013.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **O contrato social**. São Paulo: Escala Educacional, 2006.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Edusp, 2007.

_____. **A Natureza do Espaço Técnica e Tempo Razão e Emoção**. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SEBRAE-RS. APL do Polo Naval e Offshore do Rio Grande é reconhecido pelo governo do Estado. **SEBRAE**. Notícias. 21 jun. 2013. Disponível em: <<http://www.sebrae-rs.com.br/index.php/noticia/1311-apl-do-polo-naval-e-offshore-do-rio-grande-e-reconhecido-pelo-governo-do-estado>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade – início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues; AMARAL, Stella Maris Ricardo do. Reestruturação do Espaço Urbano: A produção capitalista de moradias em Rio Grande/RS (os condomínios verticais). **Boletim Gaúcho de Geografia**. Nº 22, 1997.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

_____. **Fobópole: O Medo Generalizado e a Militarização da Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

_____. **Mudar a Cidade**: Uma introdução Crítica ao Planejamento e Gestão Urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

TRIVIÑOS, Augusto. **Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais A Pesquisa Qualitativa em Educação**. São Paulo: Atlas, 1995.

VIEIRA, Joan. Auxílio aos desempregados. **Diário Popular**. Ano 7, N. 173, p. 3, 12 nov. 2013.

WEBER, Max. **Economia e Sociedade**. Brasília: UFB, 1994.

BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS

AZEVEDO, Sergio de. Vinte e dois anos de política de habitação popular (1964-86): Criação, trajetória e extinção do BHN. **Revista de Administração Pública**. Volume 22. Número 4. 1988.

BARBOSA, Livia. **Sociedade de Consumo**. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUNI, Silvana Maria (Orgs.). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

_____. **A Condição Espacial**. São Paulo: Contexto, 2011b.

_____. Urbanização, Crise Urbana e Cidade no Século XXI. A Segregação como Fundamento da Crise Urbana. In: BORZACCHIELLO, José. **Panorama da Geografia Brasileira**. v. 2. São Paulo: Annablume, 2006.

_____. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, Iná Elisas de. A democracia como um problema para a Geografia: o fundamento territorial da política. In: CASTRO, Iná Elias de; RODRIGUES, Juliana Nunes; RIBEIRO, Rafael Winter (Orgs.). **Espaços da Democracia**. Para a Agenda da Geografia Política Contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

CLAVAL, Paul. **Terra dos Homens**. São Paulo: Contexto, 2010.

CIPRIANO, Diego Mendes; MACHADO, Carlos Roberto da Silva. Anos 70: Remoção de moradias e consequências socioambientais na expansão portuária (Rio Grande-RS). **Revista Eletrônica História, Natureza e Sociedade**. Volume 2. Número 2, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. Segregação Residencial: classes sociais e espaço urbano. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUNI, Silvana Maria (Orgs.). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

_____. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.) **A Produção do Espaço Urbano**. Agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

CUNHA, Egláisa Micheline Pontes; ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de; MEDEIROS, Yara . Habitação de interesse social: um projeto para o Brasil. In: CUNHA, Egláisa Micheline Pontes; ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de; MEDEIROS, Yara (Orgs.). **Experiências em Habitação de Interesse Social no Brasil**. Secretaria Nacional da Habitação. Ministério das Cidades. Brasília: Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Habitação, 2007.

DEMO, Pedro. **Pobreza Política**: a pobreza mais intensa da pobreza brasileira. Campinas: Armazém do Ipê, 2006.

DIÁRIO Popular. Repasse de R\$ 340 milhões – Recursos do PAC 2 serão destinados às obras de reformulação do Porto Novo rio-grandino. Ano 5, N. 29, p. 7, 15 jun. 2011.

DOMINGUES, Marcelo Vinicius de la Rocha. **Logística e transporte marítimo internacional**: Impactos sobre o sistema portuário brasileiro. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

_____. **Superporto do Rio Grande**: plano e realidade – elementos para uma discussão. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1995.

EJA. Jurong Shipyard. **Estaleiro Jurong Aracruz**. Disponível em: <<http://www.jurong.com.br/institucional/jurong-shipyard>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

ENGELS. Frederich. **A Origem da Família, da Propriedade Privada e do Estado**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1985.

FERNANDES, Tatiane. Sem condições de atender a demanda, Sindicato dos Metalúrgicos só reabre amanhã. **Jornal Agora**. Ano 37, N. 10623, 27 fev. 2013b.

GUIMARÃES, Luiz (interino). Camargo fora da Quip. **Jornal do Comércio**. 26 fev. 2014. Disponível em: <<http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=155197>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

G1-RS. Plataforma de Petróleo P-63 é concluída em Rio Grande, RS. **G1 - Rio Grande do Sul**. RBS TV. 14 jun. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/06/plataforma-de-petroleo-p-63-e-concluida-em-rio-grande-rs.html>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

HARVEY, David. **Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1996.

HAESBAERT, Rogério. **Regional – Global: Dilemas da Região e da Regionalização na Geografia Contemporânea**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

_____. **Territórios Alternativos**. São Paulo: Contexto, 2002.

JORNAL Agora. Município recebe investimento de 2,5 milhões do Estado para pesquisa e construção do plano diretor. Ano 39, N. 10808, 5 abr. 2014a.

_____. P-66 tem previsão de saída nesta segunda feira. Ano 40, N. 11015, 08 dez. 2014b.

_____. Quip chega aos seis anos em Rio Grande com novo investimento previsto. **Intelog: Inteligência em Gestão Logística. Empresas**, 02 mai. 2011a. Disponível em: <http://www.intelog.net/site/default.asp?TroncoID=907492&SecaoID=508074&SubsecaoID=818291&Template=../artigosnoticias/user_exibir.asp&ID=447736&Titulo=Quip%20chega%20aos%20seis%20anos%20em%20Rio%20Grande%20com%20novo%20investimento%20previsto> . Acesso em: 03 mar. 2015.

_____. Regularização fundiária será iniciada no BGV. Ano 36, N. 10010, p. 5, 17 ago. 2011b.

KING, Natália. Plataforma de petróleo P-55 deixa o polo naval de Rio Grande, RS. **G1 – Rio Grande do Sul**. RBS TV. 06 out. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/10/plataforma-de-petroleo-p-55-deixa-o-polo-naval-de-rio-grande-rs.html>>. Acesso em: 12 dez. 2014.

LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Uma Abordagem Populacional para um Problema Estrutural: a Habitação**. Petrópolis: Vozes, 1988.

MACIEL, Marcus. Grupo japonês e estaleiro se unem. **Diário Popular**. Ano 7, N. 179, p. 8, 19 nov. 2013.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2011b.

MARSILI, Buno. Dilma desembarca em Rio Grande hoje (sobre P-58). **Diário Popular**. Ano 7, N. 169, p. 10, 08 nov. 2013.

MASCARO, Alysson Leandro. **Estado e Forma Política**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

MORAES, Roberto. Projetos para as plataformas do consórcio Integra Offshore no Açu já existem. **Blog do Roberto Moraes**. 15 out. 2013. Disponível em: <<http://www.robertomoraes.com.br/2013/10/projetos-para-as-plataformas-do.html>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

MOREIRA, Ruy. **Para onde vai o pensamento geográfico?** Por uma epistemologia crítica. São Paulo: Contexto, 2009.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUNI, Silvana Maria (Orgs.). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

_____. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.) **A Produção do Espaço Urbano**. Agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

ZIEBELL, Carmem. Desembarque de parte do casco da P-67 deve ocorrer hoje. **Jornal Agora**. Ano 39, N. 10719, 19 dez. 2013.