

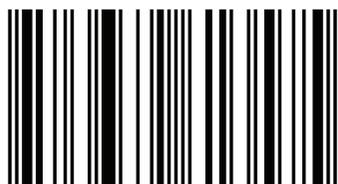
O Bairro Getúlio Vargas e a grande faxina dos anos 70

Nesta obra, analisamos a problemática das remoções de moradias do Bairro Getúlio Vargas (BGV) entre os anos de 1971 e 1973, motivadas pela expansão das atividades portuárias na cidade do Rio Grande, tendo em vista compreender como os diferentes atores se pronunciaram sobre estes acontecimentos. Buscamos apreender as consequências imediatas deste processo aos moradores deslocados para novos ou recém-criados bairros da cidade, dotados de pouca ou nenhuma infraestrutura como serviço de iluminação pública e saneamento básico, além de terem sido apartados de seus antigos vínculos de solidariedade e laços de vizinhança. Realizamos uma leitura de Rio Grande considerando a vida emergente das contradições sociais entre seus sujeitos, que portavam diferentes conteúdos em suas concepções e formas de apropriação e uso dos recursos ambientais. Evidenciamos que a remoção das moradias do BGV no início da década de 1970 consistiu num processo marcado por contradições que configurou um cenário de segregação espacial, desenraizamento cultural e precarização das condições socioambientais daqueles moradores.



Diego Cipriano

Historiador e Mestre em Educação Ambiental pelo Programa de Pós-graduação em Educação Ambiental - PPGEA / Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Atua principalmente nos seguintes temas: história ambiental, ensino de história, ensino-aprendizagem e educação popular.



978-3-639-61357-5



Diego Cipriano

O Bairro Getúlio Vargas e a grande faxina dos anos 70

A remoção de moradias e as consequências socioambientais durante a expansão portuária (Rio Grande - RS)

Diego Cipriano

O Bairro Getúlio Vargas e a grande faxina dos anos 70

Diego Cipriano

O Bairro Getúlio Vargas e a grande faxina dos anos 70

A remoção de moradias e as consequências socioambientais durante a expansão portuária (Rio Grande - RS)

Novas Edições Acadêmicas

Impressum / Imprensa

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle in diesem Buch genannten Marken und Produktnamen unterliegen warenzeichen-, marken- oder patentrechtlichem Schutz bzw. sind Warenzeichen oder eingetragene Warenzeichen der jeweiligen Inhaber. Die Wiedergabe von Marken, Produktnamen, Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen u.s.w. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutzgesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Informação biográfica publicada por Deutsche Nationalbibliothek: Nationalbibliothek numera essa publicação em Deutsche Nationalbibliografie; dados biográficos detalhados estão disponíveis na Internet: <http://dnb.d-nb.de>.

Os outros nomes de marcas e produtos citados neste livro estão sujeitos à marca registrada ou a proteção de patentes e são marcas comerciais registradas dos seus respectivos proprietários. O uso dos nomes de marcas, nome de produto, nomes comuns, nome comerciais, descrições de produtos, etc. Inclusive sem uma marca particular nestas publicações, de forma alguma deve interpretar-se no sentido de que estes nomes possam ser considerados ilimitados em matérias de marcas e legislação de proteção de marcas e, portanto, ser utilizadas por qualquer pessoa.

Coverbild / Imagem da capa: www.ingimage.com

Verlag / Editora:

Novas Edições Acadêmicas

ist ein Imprint der / é uma marca de

OmniScriptum GmbH & Co. KG

Heinrich-Böcking-Str. 6-8, 66121 Saarbrücken, Deutschland / Niemcy

Email / Correio eletrônico: info@nea-edicoes.com

Herstellung: siehe letzte Seite /

Publicado: veja a última página

ISBN: 978-3-639-61357-5

Copyright / Copirraite © 2014 OmniScriptum GmbH & Co. KG

Alle Rechte vorbehalten. / Todos os direitos reservados. Saarbrücken 2014

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	2
1. Descrição dos objetivos.....	3
2. Problema de pesquisa.....	4
3. Questões de pesquisa.....	4
4. Referencial teórico.....	5
5. Metodologia.....	6
5.1. Considerações metodológicas norteadoras da investigação.....	6
5.2. Fontes documentais do estudo e procedimentos.....	7
6. Estrutura dos capítulos.....	7
CAPÍTULO 1	
A cidade do Rio Grande, a área portuária e a remoção dos moradores	
1.1. O Capitalismo e a crise socioambiental.....	9
1.2. A cidade do Rio Grande e a ditadura no início da década de 1970.....	11
1.3. Os investimentos desenvolvimentistas e o Porto do Rio Grande.....	16
1.4. A remoção das localidades na compreensão do desenvolvimentismo.....	19
1.5. A injustiça ambiental do “desenvolvimento” do Porto do Rio Grande.....	22
CAPÍTULO 2	
A formação do Bairro Getúlio Vargas no século XX: um breve panorama sobre a remoção das moradias	
2.1. A ocupação do território do Porto Novo de Rio Grande (1900-1970).....	25
2.2. A vida e os vínculos de solidariedade no BGV anteriores aos anos 1970.....	30
2.3. As remoções na década de 1970: a “grande faxina” e seus reflexos.....	33
2.4. As remoções das casas e o declínio da “cidade dos estivadores”.....	36
CAPÍTULO 3	
A Remoção das moradias do Bairro Getúlio Vargas de 1971 a 1973: reconstruindo o cenário e as conseqüências no processo histórico	
3.1. O discurso sobre as remoções na ótica da imprensa local.....	38
3.2. Problemas, contradições e acontecimentos nas remoções.....	43
3.3. As conseqüências imediatas vividas pelos moradores removidos do BGV.....	55
3.4. O problema das remoções no entendimento dos parlamentares locais.....	57
3.5. Reflexões em torno da remoção das moradias do Bairro Getúlio Vargas.....	62
CONCLUSÕES	67
REFERÊNCIAS	71
ANEXOS	74

INTRODUÇÃO

Rio Grande é uma cidade portuária cuja fundação remonta ao século XVIII, mais especificamente ao ano de 1737, quando se inicia a colonização portuguesa nos territórios meridionais do Brasil – o atual Rio Grande do Sul. O brigadeiro José da Silva Paes, líder de uma expedição militar lusitana em prol da garantia do território situado entre Laguna (sul de Santa Catarina) e Colônia do Sacramento (nas proximidades de Buenos Aires), comandou uma expedição militar que efetivaria estes objetivos.

Ao atravessar a Barra do Rio Grande, procede à fundação do Presídio do Rio Grande – de caráter militar – erguendo também o Forte Jesus, Maria, José, responsável pelo início desta primeira cidade do Rio Grande do Sul. Em 1751, o povoado alcança a categoria de vila, então a primeira sede da Capitania do Rio Grande de São Pedro, sendo elevado à condição de cidade em 1835 (ver ALVES; TORRES, 1997).

Neste estabelecimento da sociedade em Rio Grande, os humanos viveram em intensa “luta contra a natureza”: a hostilidade dos areais para a construção e fixação de moradias, os terrenos alagadiços, as condições desfavoráveis da Barra para a aportagem de grandes embarcações e a grande fúria dos ventos. Do ponto de vista da biodiversidade, o seu território comporta, por exemplo, a Reserva Ecológica do Taim e a Praia do Cassino, esta última simbolizando um dos maiores litorais em extensão em todo o mundo (ver PREFEITURA DO RIO GRANDE/2010).

A cidade gaúcha é parte da mesorregião Sudeste rio-grandense (ver IBGE/2010), inserindo-se na Microrregião Litoral Lagunar (ver IBGE/2010), distando cerca de 320 quilômetros da capital Porto Alegre. O município possui limites com as cidades de Capão do Leão e Arroio Grande, a oeste, Pelotas, a norte e Santa Vitória do Palmar, a sul.

Nos dias atuais, a cidade portuária apresenta uma população de 198 mil habitantes (ver IBGE 2010; FEE/2011), uma das mais populosas do Rio Grande do Sul. E devido ao seu caráter estratégico, como único porto sul-rio-grandense que possui saída marítima, têm se destacado amplamente nos cenários local, regional e mesmo nacional, sobretudo nos últimos cinco anos. Vultosos investimentos na ampliação do canal da Barra, mediante uma intensa transformação da natureza, deixam antever uma expectativa de significativo crescimento à economia do município. Trata-se da implantação, já em andamento, do Pólo Naval, com a plataforma petrolífera P-53, da Petrobrás e, posteriormente, dos planos concretos que envolvem a construção da plataforma P-55, no âmbito do consórcio com os grupos econômicos Queiroz Galvão, Iesa e UTC Engenharia, dentre outros aportes bilionários ainda em andamento¹.

De um lado, compreendemos que estes acontecimentos colocaram na “ordem do dia” a esperança de milhões de pessoas numa “futura cidade melhor”. Segundo declarações noticiadas na imprensa local, regional e nacional, o discurso recorrente é de que este é o momento em que Rio Grande se desenvolverá, prometendo, sob nossa ótica, a instauração de uma “Rio Grande do futuro”.

De outro, apesar de todas estas expectativas em dia melhores, temos um IDH médio², correspondente a 0,793 (ver PNUD/2000), ao lado de um dos maiores PIB do Rio Grande do Sul³, na casa

¹ O município de São José do Norte pretende viver nos próximos anos um fenômeno semelhante ao que se verifica atualmente em Rio Grande. Ele consiste na construção do terminal da CMPC Celulose Riograndense e o da Estaleiros do Brasil (EBR) - companhia que tem o controle acionário da Setal Óleo e Gás (SOG). O valor total orçado para concretizar a iniciativa é de cerca de US\$ 420 milhões. (Jornal do Comércio, 13 de agosto de 2012. *Investimentos Modificam São José do Norte*). <<http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=54882>>. Acesso 25 de julho de 2012.

² Estes dados estão em conformidade com o Índice de Desenvolvimento Socioeconômico (IDESE) do Rio Grande/RS no período de 2008, que compreende variáveis como educação, renda, saneamento, condições de moradia e saúde. Tal índice, no referido ano, coloca a cidade na 23ª no estado do RS.

dos R\$ 6.280.858 mil (ver IBGE/2009). Esta realidade materializa-se numa cidade desigual e com amplos contrastes e conflitos territorial-ambientais. Visualizamos marcantes desigualdades sociais, segregação espacial e uma insatisfatória qualidade de vida, e também remoção de comunidades de pescadores à instalação dos novos equipamentos portuários e da poluição ambiental provocadas pelo Distrito Industrial que se articula à estrutura do Porto. (ver AGENDA 21 LOCAL/2010). Assim temos, por um lado, as expectativas em torno de uma “cidade do futuro” e, por outro, uma realidade concreta em que questões socioambientais elementares à vida das populações que nela habitam e interagem no ambiente, parecem não estar na “ordem do dia” das ações do poder público.

Neste sentido, o Porto do Rio Grande na atualidade vem se expandido e possibilitando à cidade e à área do município perspectivas de crescimento econômico; e para que isso seja possível, é necessária a ampliação da capacidade da área portuária. Para isso, estão sendo tomadas medidas, nos últimos anos, para a remoção de famílias da área portuária para zonas longínquas do centro urbano.

Uma das comunidades de moradores afetada pela remoção de moradias, motivada pela expansão portuária da atualidade, é a do Bairro Getúlio Vargas – BGV. Situado nas imediações da área portuária, está configurado por casebres de madeira em situação precária. Os seus pequenos becos se formaram através de muitos anos, e neles podem se encontrar vias repletas de buracos e ausência de lâmpadas nos postes de iluminação⁴. Conforme notícia do *Jornal Agora*, o BGV está situado no contexto de uma expansão portuária que desalojará 387 famílias, prevendo que até 2012 toda a área já estará completamente desocupada e disponível a instalação de estruturas portuárias. Mas mesmo com o descaso do poder público em resolver demandas sociais tão urgentes e necessárias à qualidade de vida de milhares de moradores, muitos deles ainda preferem permanecer no bairro. Como é o caso de Ilza Maria, que lá vive há 32 anos. Ela afirma que: “*Se tivesse opção, não sairia daqui. Tenho uma vida inteira aqui, mas, se for para melhor, não há o que fazer*”⁵. E esta “vida inteira aqui” mencionada pela moradora certamente é carregada de uma forte identificação histórica entre ela e o bairro, e por extensão a coletividade dos moradores.

No entanto, processos de remoção de moradias da zona portuária não constituem um fato novo na história da cidade, pois entre 1971 e 1981, milhares de pessoas foram deslocadas do Terrapleno Oeste do Porto Novo, especificamente do Bairro Getúlio Vargas para terrenos distantes e com pouca ou nenhuma infraestrutura, causando um forte desenraizamento. Os argumentos, à semelhança do que ocorre na atualidade⁶ eram em essência muito parecidos, e tinham como justificativa a necessidade do progresso. Neste período, as famílias que moravam no aludido bairro, também construíram relações, laços afetivos e de vizinhança e, além disso, viviam próximas ao seu local de trabalho.

1. Descrição dos objetivos

O objetivo desta obra é descrever e analisar o processo de remoção de moradias no Bairro Getúlio Vargas, tendo como recorte o período compreendido entre 1971 e 1973, de modo a compreender as suas conseqüências socioambientais imediatas aos moradores envolvidos neste evento histórico. Assim, o

³ Conforme Paulo Ricardo Salati de Souza, Rio Grande possui o maior Produto Interno Bruto da região sul do estado, sendo que nos anos 2008/2009 passou a se destacar na quarta posição de todo o estado. (SOUZA, 2011: 14).

⁴ Agora Bairros: BGV carece de espaços públicos de lazer. *Jornal Agora*, 18 de agosto de 2011. <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=14743>>. Acesso: 20 de julho de 2011.

⁵ Idem.

⁶ No entanto, os processos e os “cuidados” com os moradores desalojados certamente são, na atualidade, diferentes daqueles dos anos 1970, mas o estudo das remoções atuais ou o comparativo destas com aquelas não foi o objetivo deste estudo. Focaremos apenas as remoções dos anos 1970, o que não impede que investigações futuras neste sentido sejam realizadas.

motivo que nos levou a estudar este tema de pesquisa, buscando informações importantes e detalhadas sobre o processo de remoção das casas do Bairro Getúlio Vargas na década de 1970 em Rio Grande, foi o de reconstituir o cenário das remoções de moradias neste espaço/tempo, apreendendo os fatos, os pormenores e as contradições presentes em evento tão importante para a história da cidade do Rio Grande neste período.

Pensamos que uma pesquisa desta natureza seja de suma importância nos aspectos acadêmico e social, já que não encontramos nenhum trabalho realizado sobre o tema na década de 1970. É neste sentido que o historiador Francisco das Neves Alves, em sua obra *“Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária”*, atesta esta necessidade em relação às pesquisas futuras:

[...] Os prismas, as variáveis e as possibilidades a serem pesquisados são múltiplos e, à guisa de exemplificação, podem ser citadas apenas algumas delas. [...] A riqueza e a pobreza em torno do porto, estudando mais detalhadamente os impactos socioeconômicos de cada uma das etapas da formação histórica portuária, com o enriquecimento de determinados setores sociais de um lado e o empobrecimento e proletarização de outros. [...]. (ALVES, 2008: 673-674).

É deste modo que nos inspiramos em suas recomendações ao levar a cabo o presente estudo, focalizando os grupos sociais favorecidos e prejudicados no processo de remoção das moradias do BGV entre 1971 e 1973, evidenciando as contradições emergentes deste fato histórico.

2. Problema de pesquisa

A remoção dos moradores da área portuária em Rio Grande, a partir de 1971, durante a ditadura civil-militar brasileira, implicou numa apropriação do território do BGV por parte dos interesses capitalistas à expansão do Porto do Rio Grande, implicando num desenraizamento destas populações em benefício de grupos econômicos à intensificação das movimentações portuárias.

Buscando compreender as diferentes manifestações, o contexto histórico, identificar interesses e beneficiados/prejudicados no processo de remoção dos moradores do Bairro Getúlio Vargas, nos debruçamos sobre os acontecimentos daquele período (1971-1973), ou seja, os dois primeiros anos de remoção dos moradores.

Dentro deste recorte, pretendemos apreender o cenário e os diferentes atores ou grupos sociais envolvidos neste processo histórico, assim como as conseqüências desiguais vivenciadas por alguns atores envolvidos neste episódio tendo por base as manifestações e pronunciamentos da imprensa escrita, dos parlamentares locais e buscando eventual apoio em outros documentos da época.

Assim, pretendemos compreender as conseqüências imediatas das remoções para os moradores, evidenciando “quem ganha” e “quem perde” com a efetivação da remoção dos casebres de madeira do bairro.

3. Questões de pesquisa

- Quais informações podem ser obtidas sobre o processo de remoção das casas do Bairro Getúlio Vargas entre os anos de 1971 e 1973 em Rio Grande, no relacionado às possíveis conseqüências desiguais vivenciadas pelos grupos sociais a partir deste fato histórico?

- Qual cenário emerge a partir do evento das remoções de moradias neste espaço/tempo, a partir dos documentos históricos selecionados e analisados?
- Quais as conseqüências imediatas do processo de remoção de moradias para os moradores deslocados para novos bairros da cidade?

4. Referencial teórico

No tocante ao tema das famílias removidas para a expansão do setor portuário-industrial, contingentes populacionais são excluídos e segregados de seu contexto de vida em seus respectivos territórios, onde mantêm um modo de vida partilhado coletivamente. (JULIANO *et al.*, 2008).

Assim, a expansão portuário-industrial de Rio Grande, além de abrigar uma questão de direito à moradia, coloca na ordem do dia o direito destas mesmas comunidades de usufruírem de seu território, em que assentam a sua subsistência e constroem seus mundos existenciais nas relações que estabelecem com os outros e o ambiente em que vivem e interagem – fazendo a sua História.

É neste aspecto que a presente obra demarca a sua “aderência” ao campo da Educação Ambiental, e mais especificamente, à linha de pesquisa de Fundamentos da Educação Ambiental (FEA) do Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental da FURG, pois ela:

Aborda os fundamentos históricos, antropológicos, sociológicos, filosóficos, éticos e epistemológicos da Educação Ambiental, considerando que os mesmos são importantes na definição e compreensão das relações entre a natureza e a sociedade e do campo da Educação Ambiental, favorecendo a construção de perspectivas críticas sobre a temática em face da crise sócio-ecológico-ambiental.⁷

No relacionado aos aspectos fundamentais da presente linha de pesquisa, explicitados no fragmento acima, a investigação em curso propõe a abordagem do seu problema de pesquisa considerando-se o território em que os sujeitos forjam suas vidas e marcam a autoria de seus dias. Desse modo, o território e as diversas relações que o entrecruzam e o produzem, torna-se relevante e indispensável à compreensão da crise ambiental da atualidade, pois como afirma Regina Horta Duarte, ele é “[...] um espaço construído pela história, numa perspectiva de interdependência entre o homem e seu meio. [...]”. (DUARTE, 2005: 93). Compreensão que é complementada por Marcelo de Souza, para quem o território é definido e delimitado através de relações de poder e na atuação de diversos sujeitos no controle de determinado espaço. (SOUZA, 1995:78-79;111). Neste sentido, ao se organizar territorialmente, a sociedade cria padrões de ocupação e uso de seus recursos (PORTO-GONÇALVES, 1995: 311) e eventualmente adentra em processos de “segregação espacial” entre grupos conforme os usos e sentidos de que estão imbuídos. (ROLNIK, 1988: 40-43).

É por isso que César Martins destaca a imperiosa necessidade de se efetivar outra leitura da cidade do Rio Grande de modo a evidenciar as contradições vivenciadas por sujeitos numa história que tenha vida. (MARTINS, 1995: 194 e 195). Isto porque esta história é marcada por uma exploração econômica que favorece alguns setores da sociedade em detrimento de outros, fomentando desigualdades socioeconômicas e contrastes e/ou conflitos territoriais e ambientais. Trata-se de contradições sobre o caráter/conteúdo das concepções e práticas de atores nas “diversas formas sociais de apropriação e de uso

⁷ Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental/PPGEA da Universidade Federal do Rio Grande – FURG. Disponível em: <http://www.educacaoambiental.furg.br/>. Acesso em 20 mai. 2011.

dos recursos ambientais” (ACSELRAD, 2009), e também, na apropriação desigual da riqueza socialmente produzida.

Assim, à luz da Educação Ambiental crítica e transformadora (LOUREIRO, 2006: 61), conceber e praticar a vida no território consiste no direito de populações em manifestar livremente suas potencialidades humanas e criativas, proporcionando a almejada “emancipação material” que é condição essencial a um novo modelo civilizatório contrário à alienação e a apropriação desigual dos bens produzidos coletivamente pela sociedade.

5. Metodologia

5.1. Considerações metodológicas norteadoras da investigação

No que tange à, concordamos com a idéia de que não existe uma consciência do passado histórico brasileiro, deste “país novo” e “sem história”, à medida que seus aproximadamente quatro séculos de história “não parecem suficientes para criar uma consciência desse passado”. Para BORGES (1980:7-8), ao nos configurarmos como “um país de jovens”, marcado por altos índices de analfabetismo, em que ocorre um “notável desprestígio das ciências humanas e da cultura e a um ensino antiquado e desmotivador”, resultando num desinteresse pela história de nosso país.

Assim, é necessário explicar o passado que nos constituiu no presente em que vivemos, no sentido de apreendermos conscientemente os fatos, processos e fenômenos do mundo atual que nos atravessa, mormente em nossa cidade. Este conhecimento, assim, necessita extrapolar o âmbito das instituições de ensino e pesquisa, à socialização de um conhecimento histórico consciente e politizado para instrumentalizar uma fundamentada e esperançosa luta por um modelo de sociedade justa, fraterna e igualitária. E na tentativa de reforçar e fundamentar estes argumentos, recorreremos à mesma autora que defende o interesse no tempo em “perspectiva tripla”, relacionando passado, presente e futuro:

[...] O que é preciso fazer é uma história que, mesmo estudando o passado mais remoto, faça-o para explicar a realidade presente. Fazer uma história do presente não é, portanto, escrever sobre o presente, mas sobre indagações e problemas contemporâneos ao historiador... É preciso conhecer o presente e, em história, nós o fazemos sobretudo através do passado, remoto ou bem próximo... Conforme o presente que vivem os historiadores, são diferentes as perguntas que eles fazem ao passado e diferentes são as projeções de interesses, perspectivas e valores que eles lançam no passado... Mesmo quando se analisa um passado que nos parece remoto, portanto, seu estudo é feito com indagações, com perguntas que nos interessam hoje, para avaliar a significação desse passado e sua relação conosco. O passado nos interessa, hoje, pela sua permanência no mundo atual. (BORGES, 1980: 52).

É desse modo que o método dialético-marxista permite o conhecimento dos problemas de nosso presente, a partir da materialidade concreto-sensível, apreendida pelos sentidos, que é o nível mais imediato e menos elaborado de compreensão da realidade, rumo a uma mais refinada e profunda apreensão do fenômeno material-social, às suas raízes, à sua essência – ao nível do conceito altamente elaborado.

Assim, a pesquisa dialético-materialista é a constante e progressiva configuração de uma totalidade pelo investigador, na tentativa de descortinar a história do fenômeno de pesquisa, as contradições que fazem ele se movimentar, a natureza do seu movimento e sua relação com fenômenos e processos circundantes, tendo em vista conhecer as leis de seu movimento para um novo movimento rumo a uma configuração socioeconômica mais justa e igualitária para a humanidade.

É desse modo que o método dialético marxista nos configurou um importante instrumental teórico-filosófico à compreensão dos problemas mais crucias de nossa investigação, permitindo-nos mergulhar na

aparência dos fatos e fenômenos para uma profunda compreensão de suas raízes e essência, tendo em vista compreender e solucionar as suas contradições, para um futuro socialmente justo, economicamente viável e ambientalmente sustentável para todos os homens e mulheres.

5.2. Fontes documentais do estudo e procedimentos

No sentido de efetivar esta pesquisa, como material empírico, utilizamos as notícias do *Jornal Rio Grande*, periódico impresso e de circulação diária na cidade, dos quais analisamos sessenta e quatro (64) edições contendo oito (8) páginas cada uma, no período de 15 de maio de 1971 a 27 de setembro de 1973; sete (7) *Atas da Câmara de Vereadores*, compreendidas entre de 19 de maio de 1971 e 10 de outubro de 1973, totalizando cada uma em média cinco (5) folhas. Também, buscamos apoio e subsídios em *Entrevista realizada com o inspetor-chefe do serviço de remoção de casas* à época, contendo dezessete páginas transcritas. E, finalmente, dois (2) *Ofícios do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais – DEPRC*, datados do ano de 1971. A coleta deste material ocorreu em centros de documentação e bibliotecas da cidade⁸ e, a partir de sua leitura e sistematização e digitalização, as fontes foram agrupadas por assuntos abordados seguido de um processo de análise consoante aos objetivos da investigação. Ou seja, mediante a análise textual destas fontes históricas, buscamos compreender como os diferentes atores se pronunciaram sobre o episódio da remoção das moradias do BGV no recorte que adotamos ao cumprimento desta finalidade.

6. Estrutura dos capítulos

Para de atender aos objetivos da investigação, estruturamos esta obra em três capítulos consecutivos e encadeados entre si.

No primeiro capítulo (1), *“A cidade do Rio Grande, a área portuária e a remoção dos moradores”*, situamos os portos como estruturas indispensáveis ao processo da globalização econômica, deixando transparecer os antecedentes das contradições que os moradores da zona portuária em Rio Grande vivenciam historicamente em relação ao problema da moradia.

O segundo capítulo (2), *“A formação do Bairro Getúlio Vargas no século XX: um breve panorama sobre a remoção das moradias”*, aborda o processo de ocupação do Bairro Getúlio Vargas no século XX até o início dos anos setenta, quando se consolida um território em que os moradores partilham seus trajetos, costumes e uma vida comum. Da mesma forma, apresenta-se uma visão panorâmica com alguns dados e informações da remoção de moradias entre 1971 e 1973.

Finalmente, no terceiro capítulo (3), *“A Remoção das moradias do Bairro Getúlio Vargas de 1971 a 1973: reconstituindo o cenário e as conseqüências no processo histórico”*, é analisado o discurso da imprensa, dos políticos locais e do inspetor-chefe do serviço de remoções visando compreender seus pronunciamentos sobre a retirada das casas do BGV no início dos setenta (1971-73), de modo a apreender as contradições mais imediatas que ela ocasionou aos moradores.

⁸ A pesquisa documental foi realizada basicamente no Centro de Documentação Histórica, Biblioteca do Campus Carreiros da FURG e na Superintendência do Porto do Rio Grande.

CAPÍTULO 1

A CIDADE DO RIO GRANDE, A ÁREA PORTUÁRIA E A REMOÇÃO DOS MORADORES

Neste capítulo, abordaremos a natureza do modo de produção capitalista e sua expansão a nível mundial através do comércio a longa distância, para o qual os portos são fundamentais ao possibilitarem o escoamento da “produção” para outras regiões e continentes. No processo de expansão do sistema capitalista, e na atualidade em seu caráter global, os portos sempre ocupam um papel central, pois é a ponta final das atividades produtivas. Para isso, torna-se necessária a apropriação e o uso de determinados territórios e ambientes para que este intercâmbio entre países e continentes se concretize, o que gera reflexos à vida de pessoas que neles vivem. Do ponto de vista local, situaremos o Porto do Rio Grande na década de 1970, momento em que se desencadeará um grande projeto de desenvolvimento de abrangência nacional, com interface local. E, para tanto, discursos legitimadores das elites nacionais na apropriação de espaços à concretização de seus interesses econômicos, através deste projeto de desenvolvimento, podem ser identificados. Colocaremos em perspectiva, ainda, os problemas que a expansão do Porto do Rio Grande trouxe às populações situadas na respectiva zona de expansão portuária.

1.1. O Capitalismo e a crise socioambiental

Vivemos numa sociedade atravessada por profundos contrastes socioeconômicos, motivados pela lógica e exploração do modo de produção capitalista em todos os domínios de nossa vida cotidiana, perpassando a esfera global e chegando até o cotidiano de vida de milhões de seres humanos. É neste sentido que Manuela Silva exemplifica algumas “conseqüências nefastas” deste processo de mundialização em curso, ratificando em certa medida os nossos argumentos:

[...] a concentração da riqueza e do poder econômico e financeiro nas mãos de um pequeno número de indivíduos e famílias, de regiões ou de estados-nações; a extensão da pobreza e da exclusão social, quer ao nível de alguns países inteiros quer no interior dos diferentes países, incluindo os mais desenvolvidos; o aumento exponencial das necessidades pelo efeito da difusão dos mercados [...] as ameaças de desequilíbrios ecológicos irreversíveis; a asfixia das potencialidades de desenvolvimento humano nos países de economia atrasada. (SILVA, 2000: s/p)

Assim, inferimos que esta trajetória de expansão do modo de produção capitalista a todos os pontos do planeta, foi e está sendo marcado por desigualdades e assimetrias, pela exploração da natureza e dos humanos que nela co-habitam, e mesmo de regiões inteiras.

Desse modo, cabe salientar que do ponto de vista econômico, político e cultural, o século XIX representou a expansão imperialista das nações européias, que buscavam territórios capazes de fornecer “recursos naturais” e “mercados consumidores” de bens industrializados. Este movimento geopolítico e militar do “velho mundo”, de natureza acentuadamente econômica e política ocasionou uma “autêntica predação ambiental” (cf. MARTINEZ, 2006) de várias partes do mundo conhecido, em que os portos representam um papel fundamental nesta mundialização da economia. Conforme Walter Porto Gonçalves (2007), tal processo que, teria se desenvolvido a partir dos anos 1500 com as “descobertas”, poderia ser considerado uma primeira globalização.

Dentro deste período, poderíamos já identificar um lugar importante aos portos e às atividades marítimas relacionadas à exploração das “terras descobertas”. Neste aspecto, sabemos que ao nível dos países da América do Sul, os portos desempenharam importante papel no surgimento de cidades e na

organização de sua economia regional. No que tange mais especificamente ao Brasil, os primeiros portos desempenharam a função de enviar e receber as mais diversas mercadorias e também de pessoas, incluindo mesmo o transporte de colonos e escravos. E progressivamente, com o desenvolvimento de um modelo “primário-exportador”, estes portos escoavam a produção dos ciclos econômicos de nosso país, abrangendo as regiões coloniais que se articulavam com o mercado internacional do ocidente. (MALLAS, 2009:1). Neste processo, como nos detalha Paulo Martinez,

... O comércio a longa distância e as inovações nos transportes, como as ferrovias e a navegação a vapor, possibilitaram atenuar as desvantagens inerentes à distribuição geográfica de recursos naturais no planeta. Sobrepondo-se à dinâmica da economia dos mercados locais, o livre comércio subordinou vastas e longínquas superfícies do globo aos interesses dos grandes negócios representados nos produtos de luxo, no crédito, em fretes e seguros, no abastecimento de alimentos e no fornecimento de matérias-primas orgânicas e não-orgânicas. (MARTINEZ, 2006: 44).

Mas é no *segundo movimento* de globalização (PORTO-GONÇALVES, 2007), que compreende o século XVIII até o XX, em que a ciência passa a ocupar um papel chave, na crença de que o conhecimento científico traria a salvação para toda a humanidade, estando o homem autorizado e credenciado a conhecer e a dominar a natureza. E ainda como argumenta Porto-Gonçalves, a partir da utilização do carvão como fonte de energia para as “máquinas a vapor”, ampliou-se o domínio sobre a natureza e a capacidade de transformação e deslocamento da matéria, processo que se generalizou e permeou – até os dias atuais – todo o espaço terrestre de que fazemos parte.

Assim, com a generalização desta “força motriz” tecnologia, inclusive nos transportes a longa distância, descortinou-se a possibilidade da matéria ser captada em qualquer espaço do planeta e transportada segundo a vontade dos proprietários dos meios de produção. E neste processo, os portos se constituíram de uma importância significativa tanto na ampliação de mercados externos como no intento geopolítico integracionista da nação. E disso a necessidade de se pensar a política de transportes também de forma articulada entre as várias modalidades existentes. E assim passaram a ganhar maior solidez os conceitos de transporte modal, *hinterland*⁹ portuário, por conseguinte, corredores de exportações. Em outras palavras,

[...] A integração das várias modalidades de transporte e a política dos corredores de exportação estavam completamente a contento com a ideologia de segurança nacional e sua política integracionista do território nacional, bem como a modernização e reaparelhamento das estruturas portuárias serviam à conquista de mercados no exterior e às práticas ufanistas de demonstrar as potencialidades nacionais. (ALVES, 2008: 600-601).

No entanto, a exportação através dos portos, deixa entrever outro processo que a acompanha, qual seja, a interferência desta dinâmica econômica junto às populações do território dominadas, visto que a produção capitalista se baseia no des-locar, que nos dizeres de Carlos Walter Porto-Gonçalves é “palavra-chave da nova configuração geopolítica proporcionada pela revolução industrial”. Sendo assim,

Des-locar implica retirar do lugar, retirar do *ambiente local*. Como os lugares/ambientes são constituídos por pessoas sob determinadas relações sociais e de poder, retirar do lugar é retirar *dos do local*, matéria e energia. (...) Assim, com a revolução industrial, o sentido do fluxo geográfico da matéria será aquele conformado pelas relações sociais e de poder da geopolítica do sistema mundo moderno-colonial. É a globalização da natureza como parte da natureza da globalização moderno-colonial (...) (PORTO-GONÇALVES, 2007: 23).

⁹ De um modo geral, compreende-se *hinterlândia* portuária como área servida de um porto que se conecta a uma rede de transportes, por meio da qual se recebe e enviam mercadorias ou mesmo pessoas, de um porto para outro.

Inspirando-se em Porto-Gonçalves, em relação ao termo “des-locar”, diríamos também que em nome desse desenvolvimento, no caso do estudo sobre as remoções das moradias e de seus habitantes do território do Porto Novo de Rio Grande, ocorreu um deslocamento forçado destes cidadãos em nome desse progresso e do capitalismo. Neste sentido, podemos dizer que “a sociedade moderna”, se constituiu através de um modelo de desenvolvimento que desconsidera preocupações sociais e ambientais, já que sua motivação principal é o lucro e a produção de mercadorias. Perspectiva que se articula a um paradigma dominante em crise, uma vez que

...subjaz e articula-se a esta crise ambiental a própria crise de um modelo de sociedade e de seus paradigmas, modelo que nos apresenta um caminho único a seguir. Assim, estamos vivendo uma crise civilizatória, na qual a compreensão e a ação prevalecem hoje em muitas partes do mundo, e são intermediadas pelos paradigmas construídos historicamente pela sociedade moderna e que estabelecem essa relação de contradição/destruição entre os indivíduos em sociedade e dessa com a natureza. Por essa relação da vida moderna com o mundo, e que vem sendo crescentemente intensificada ao longo dos últimos 500 anos, é que temos uma crise ambiental que põe em risco a existência de todas as esferas de vida como um todo. ... (DIAS; BATTESTIN; MACHADO, 2009: 178)

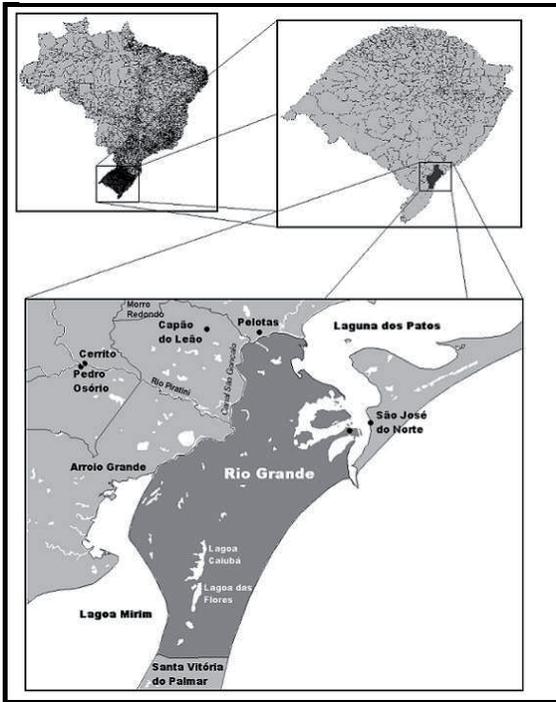
É desse modo que em termos nacionais, Paulo Martinez (2006) nos lembra que a ocupação do território não está finalizada no movimento que denominamos como “forças produtivas expansionistas”, pois ainda hoje o mesmo desenvolve-se e evidencia suas conseqüências: a exclusão de amplos setores da sociedade brasileira, as desigualdades sociais e de renda, a violência, sobretudo contra os pobres, a expropriação feroz da natureza emergem, nas palavras do historiador Paulo Martinez, como “a maldição na nossa história”.

Dessa forma, as remoções das populações das áreas consideradas necessárias à expansão do Porto do Rio Grande, estiveram inseridas num processo maior de incremento do capitalismo, o qual se materializava no projeto de desenvolvimento econômico da ditadura civil-militar (1964-1989) do Brasil, com interface nos interesses dominantes locais. Isto porque, agentes que lideram e constroem efetivamente este processo são considerados por nós como “hegemônicos”, e constituídos por grandes grupos econômicos, que se articulam em torno do complexo portuário-industrial da cidade, devido ao seu potencial estratégico em vários aspectos que abordaremos mais a frente.

1.2. A cidade do Rio Grande e a ditadura no início da década de 1970

Sabemos que o Brasil caracteriza um país em que a maioria de sua população vive em zonas litorâneas ou próximas das mesmas (DOMINGUES, 1995: 1), e nesta totalidade, a cidade do Rio Grande é a mais antiga do estado do Rio Grande do Sul e a única que dispõe de um *porto marítimo*¹⁰ (MARTINS, 2006: 26). Disso podemos afirmar com base no geógrafo Solismar Martins (2006: 29-30), que a própria urbanização e industrialização desta cidade desenvolveram-se, desde finais do século XIX, devido a essa “vantagem fisiográfica” da mesma possuir o único porto marítimo de todo o estado, sendo assim “pólo atrativo” às indústrias.

¹⁰ O site oficial do *Ministério dos Transportes* define o Porto do Rio Grande como uma das principais estruturas portuárias de natureza marítima do Rio Grande do Sul. Esta compreensão tem por base que um porto marítimo é área situada na beira do mar destinada ao atracamento, carga, descarga, transporte e armazenamento de mercadorias. Ver: <http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/princ-portos.html>. Acesso: 01 de agosto de 2012.



Fonte: Malha municipal digital do Brasil (1:500.000), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2005; Base cartográfica digital do Rio Grande do Sul (1:250.000), Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), 2006.

Para o historiador riograndino Francisco das Neves Alves, a formação histórica da cidade do Rio Grande e a de seu Porto marítimo são processos indissociáveis, isto é, interdependentes entre si, e que remontam ao início da ocupação do território da cidade. A própria origem do povoado e de seu núcleo urbano avançou tendo o “entorno costeiro” (ALVES, 2008: 13) sempre presente. Neste sentido, o referido historiador periodiza a história do Porto da cidade do Rio Grande conforme as épocas e suas singularidades, conforme a relação estabelecida entre este e a cidade. No entanto, para os objetivos desta obra, interessa-nos especificamente o último período arrolado por ALVES (2008), intitulado por este historiador como “Tempo de Expansão”, correspondente ao período situado entre os anos 1970, a partir das obras do Superporto, e o início do século XXI, estendendo-se até os dias atuais. Período que teria sido marcado por rupturas e continuidades no processo histórico, em que os sujeitos aspiraram, planejaram e concretizaram seus desígnios. (ALVES, 2008: 17).

Já o professor Solismar Martins denomina tal período como o “segundo período de industrialização” (compreendido entre 1970/80), caracterizado por um impulso da indústria na cidade e pela instalação do Distrito Industrial e terminais portuários. Neste, o Estado e a iniciativa privada implementaram uma ampla plataforma industrial, com indústrias químicas, como por exemplo a de fertilizantes, e também de refino de óleo de soja. Mas nesta década também ocorreu a implantação dos corredores de exportação, com investimentos de mais de 4 bilhões de dólares, estatais e privados. (MARTINS, 2006). Portanto, em função

da necessidade da expansão das atividades portuárias com vistas àqueles negócios e interesses, a ampliação do Porto do Rio Grande¹¹, e conseqüentemente, a remoção das casas e de suas famílias da área do Porto Novo, seriam colocadas na “ordem do dia”. O que causaria uma mudança nas relações socioambientais destas populações com seu território, e assim, conflitos emergiriam na época.¹²

Todavia, num sentido diferente, se expressou Francisco Alves, dizendo que o Porto e a Cidade do Rio Grande já mantinham uma “convivência harmoniosa e de reciprocidade” (ALVES, 2008:22-23), tratando-se de formações históricas “plenamente interadas e inter-relacionadas”:

[...] Desse modo a historia do Porto e da Cidade constituem o mesmo *continuum* afinado, articulado e indissociável um do outro. Mesmo quando questões administrativas criaram desarticulações de interesses, a comunidade se mobilizaria em torno de causa única – a defesa do estabelecimento portuário, num contexto em que o administrador (pessoa ou órgão) é que levava a pecha do 'outro' que deveria ser censurado, criticado ou combatido em defesa do que seria considerado como o 'nosso', ou seja, o Porto. [...] (idem).

É certo que esta perspectiva poderia se coadunar com os interesses hegemônicos referidos anteriormente por Solismar Martins, e também na perspectiva desta pesquisa, os quais conforme Porto-Gonçalves, ao se centrarem na obtenção de lucros e no aumento da produtividade, “deslocam” tanto mercadorias, através das exportações portuárias, como também pessoas de seu território de convívio mútuo, prenhes de significados e sentidos existenciais, como veremos nos capítulos seguintes.

Além disso, na década de 1970, viveríamos o ápice dos regimes autoritários e/ou militares na América Latina como um todo, que se alinhavam aos interesses geopolíticos dos EUA no seio de um mundo bipolar como o da Guerra Fria, contexto histórico em que ideologias de esquerda ou mesmo iniciativas políticas que apresentassem algum teor popular, eram combatidas em âmbito continental sob a hegemonia norte-americana. E tais projetos políticos e econômicos, diríamos até estratégicos em relação ao porto desenvolvidos neste período serviram de apoio e alicerce ao projeto da ditadura civil-militar.

No nível mundial, ocorria a deflagração de movimentos estudantis tanto na Europa como nos Estados Unidos e Ásia, refletindo a insatisfação da juventude com o mundo em que viviam. (DUARTE, 2005: 20). No caso específico da França, onde esta onda de insatisfação e protestos atingiu o seu clímax, os jovens recusavam o ensino tradicional que lhes era oferecido, opondo-se ainda à modernidade tecnológica e à mercantilização da vida. Na capital Paris, passeatas e manifestações vigorosas com a construção de barricadas, tomaram as ruas da cidade em sinal de protesto:

[...] Os participantes questionavam o progresso e a neutralidade da ciência, a democracia liberal, os valores burgueses de família e de ascensão social, os padrões corporais impostos como ‘civilizados’, a repressão sexual, as hierarquias, colocando em xeque, enfim, todo o arcabouço do mundo ‘desenvolvido’, científico, tecnológico e acético burguês. Ousavam, sobretudo, negar a pretensa neutralidade do mundo industrializado e desenvolvido como destino histórico inevitável, pichando os muros com o lema ‘Sejamos realistas, que se peça o impossível [...]’ (DUARTE, 2005: 21).

¹¹ No ano de 2010, segundo informações da *Unidade de Serviços de Infraestrutura das Nações Unidas*, o Porto do Rio Grande foi considerado o 21º entre os 100 maiores da América Latina, todavia ainda muito distante da magnitude dos maiores portos do mundo. (Ver em: <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/noticias/1/42881/P42881.xml&xsl=/Transporte/tpl/p1f.xsl&base=/dmi/tpl/top-bottom.xsl> Acesso: 2 de agosto de 2012).

Acreditamos que esta incessante busca pela ampliação das movimentações portuárias, no sentido de situar os portos, assim como o de Rio Grande, nos primeiros lugares deste *rank*, tem na liberação de áreas e de moradores que nelas vivem como uma das metas indispensáveis à concretização destes interesses.

¹² Não foi nosso objetivo focar os conflitos e contradições da remoção das moradias a partir da fala dos moradores, uma vez que os mesmos aparecerão nas fontes sistematizadas. Salientamos que o nosso foco será a manifestação dos diferentes agentes (imprensa local, agentes portuários e legisladores) em relação às remoções, sua necessidade e conseqüências mais visíveis e imediatas.

Portanto, vivamos no final dos anos 1960 no contexto mundial, uma era de insatisfação com os modelos elitistas da sociedade e de práticas políticas autoritárias, pois a crítica se dirigia a todo o alicerce da sociedade capitalista burguesa e suas bases fundantes, incluindo um discurso ecológico libertário em relação à sociedade de consumo. Sobre este cenário, assim se expressa Wilson José Ferreira de Oliveira:

[...] as contestações estudantis das sociedades industriais pela juventude ocidental de “Maio de 68”, ainda que não constituam uma influência isolada, têm sido consideradas como um dos principais ingredientes da emergência do movimento ecologista no início dos anos de 1970 [...] Isso se manifesta tanto em termos das vinculações políticas dos principais ativistas desse período ao “Maio de 68” quanto pelas formas de organização e referenciais ideológicos postos em prática pela “crítica ecologista” ou “ecologia política” ao sistema sócio-econômico e aos grandes aparelhos de dominação do mundo moderno [...]. (OLIVEIRA, 2008: 88)

Cabe salientar que é nesta passagem para os anos de 1970 que ocorre a institucionalização, a nível mundial, das práticas ecológicas mediante as conferências internacionais com a participação inclusive de autoridades e dirigentes de diversas nacionalidades, como veremos mais a frente.

No nível interno, também Francisco das Neves Alves reconhece o caráter excludente e autoritário deste período, centrando o seu olhar e considerações a respeito do cenário nacional. Ele afirma que:

[...] Nessa época o governo militar brasileiro levava o autoritarismo ao clímax, renovando constantemente mecanismos repressivos e de cerceamento às liberdades individuais, à medida que fatores circunstanciais/conjunturais pudessem vir a ameaçar de qualquer forma o regime vigente. (ALVES, 2008:599-600)

E ressalta as motivações desenvolvimentistas do período adotadas pelos governos militares no seio de um discurso hegemônico de caráter ufanista:

Ao mesmo tempo era desenvolvida uma prática desenvolvimentista que intentava demonstrar as potencialidades de um país em emergência e buscava ampliar os mercados brasileiros no exterior. Era o momento do que se convencionou denominar de ‘Milagre Brasileiro’, ou seja, a tentativa desenfreada do avanço econômico, sustentado no investimento de capitais internacionais. [...] Os governantes tentavam vender a idéia de um ufanismo nacionalista, com a intenção de demonstrar um ‘Brasil potência’, um ‘país que vai para frente’ e que ‘ninguém segura’ em seu afã progressista. (idem).

Assim, na época do chamado “Milagre Brasileiro”, que demarcou o início da década de 1970, se anunciava aos “quatro ventos” a chegada de uma era de prosperidade material em que todos os brasileiros irremediavelmente iriam em breve adentrar para sempre. Sobre esta propaganda institucional fomentada pelo governo ditatorial neste período, é interessante lembrar que a Copa de 1970 serviu como um verdadeiro slogan aos desígnios de seus governantes e classes dominantes.¹³ Neste momento de progresso insuperável de um Brasil que aparecia triunfante, só havia duas opções aos seus cidadãos: “amá-lo” ou “deixá-lo”. É nestes termos que se expressa o historiador Cesar Guazzelli:

“Noventa milhões em ação”, conclamava o hino “Pra frente, Brasil”, de Miguel Gustavo, mote da Copa de 70, que vinha bem a calhar para os planos do governo Médici naqueles anos de repressão extrema. Em pleno Maracanã, durante um jogo da seleção, o próprio presidente

¹³ O interessante é que atualmente, com novos governantes em outro cenário nacional e internacional, inúmeros destas questões parecem reaparecer como o desenvolvimento dos portos e a Copa do Mundo de 2014.

havia criado outro lema ufânista, propício à mistura de futebol com política: “Ninguém segura este país!” [...] (GUAZZELLI, 2009).

Desse modo, o refrão do Brasil “ame-o ou deixe-o” visava contrapor-se às críticas e aos movimentos contra a Ditadura; e a cantilena dos “90 milhões em ação” utilizava-se da paixão pelo futebol com vistas a inebriar as grandes massas. É assim que se constituiu a imagem de um Brasil que dava certo e ia sempre à frente, vencendo seus obstáculos econômicos e calcando os pilares que iriam sustentá-lo, de uma vez por todas, como uma grande nação desenvolvida e vitoriosa. Neste sentido, Marcelo Domingues afirma que:

[...] o projeto geopolítico da modernidade no Brasil posto em andamento a partir do Golpe de 1964 pelos sucessivos governos militares, tinha por objetivo primeiro consolidar a rápida integração física, econômica e política do conjunto do território nacional e, num segundo momento, projetar no exterior a imagem de um Brasil potencia emergente para o século XXI, através da conquista de um espaço internacional correspondente à expansão da área de influência do Brasil no exterior; ou seja, o Brasil passaria a produzir o seu espaço transnacional. (DOMINGUES, 1995: 13).

Neste amplo esforço de integração do território nacional, que intentava conectar as diferentes regiões do país do ponto de vista político-econômico, propiciando um domínio ou controle tanto interno quanto uma projeção do país no exterior, os portos representariam um fator primordial, como é o caso do Porto do Rio Grande na década de 1970. Todavia, esta busca do progresso a qualquer custo em âmbito nacional, calcada no aumento das atividades industriais e portuárias, era realizada sem maiores preocupações de caráter ambiental, sendo que o próprio meio ambiente era tido como entrave ao progresso almejado pelas elites civis e militares do período.

Em escala planetária, por sua vez, o ano de 1972 representou o surgimento de importantes reflexões governamentais que alertavam para os “limites do planeta” através da Conferência de Estocolmo (Suécia), promovida e organizada pelos países desenvolvidos, entidades ambientalistas e organismos internacionais ante o avanço modernizador em curso. No entanto, se o desenvolvimento econômico e suas conseqüências foram questionados neste evento, o representante brasileiro, General Costa Cavalcanti, afirmou que as poluições advindas da pobreza e do subdesenvolvimento constituíam a verdadeira degradação que deveria ser o foco das preocupações¹⁴. Neste sentido, Regina Duarte diz que “[...] *naqueles anos, o Brasil vivia um período de ditadura militar, com entrada maciça de capitais estrangeiros e projetos megalomânicos de crescimento econômico a qualquer custo, incluindo o ambiental [...]*”. (DUARTE, 2005: 25). Ao final, como sabemos, predominará na Conferência de Estocolmo a adoção de medidas mitigatórias para o meio ambiente.

E essa visão da ditadura civil-militar, de que o subdesenvolvimento era o verdadeiro causador das mazelas humanas, foi confirmada e chancelada na construção da Transamazônica, que além de outros projetos que foram desenvolvidos, tinha por meta interligar o norte e o nordeste do país. Neste episódio, “*As derrubadas começaram em outubro de 1970 e, em agosto de 1972 [...] o presidente e general Médico participou de uma solenidade no meio da selva amazônica para inaugurar os primeiros trabalhos*”. (DUARTE, 2005: 25). Mas também, todo este afã de desenvolvimento a qualquer preço culminará na aprovação, em 1974, do II Plano Nacional de Desenvolvimento, pelo governo de Ernesto Geisel, que se

¹⁴ Além da política de exclusão social que os governos militares levavam a cabo, manifestavam um completo descaso com o meio ambiente. O argumento das elites que controlavam o poder era de que “a pior poluição é a miséria”, tendo por base atrair investimentos internacionais para o seu projeto de desenvolvimento nacional. (cf. PORTO-GONÇALVES, 1995: 320).

pautava pelo avanço do progresso sem qualquer tipo de atenuação ao desenvolvimento da indústria nacional, uma reivindicação das pressões internacionais vivenciadas pelo Brasil. (DUARTE, 2005: 26).

É neste contexto que inserimos a reflexão crítica sobre a expansão das atividades portuárias e a conseqüente remoção de centenas de famílias da zona do Terrapleno Oeste do Porto Novo da cidade do Rio Grande. Se as mesmas tiveram início dos anos de 1971, elas se desenvolveriam ao longo da década dando efetividade àquele projeto de desenvolvimento dos militares em associação com as classes hegemônicas nacionais e locais.

1.3. Os investimentos desenvolvimentistas e o Porto do Rio Grande

Foi, na década de 1970, que se realizaram investimentos significativos em infra-estrutura em decorrência da compreensão de que os países subdesenvolvidos necessitavam avançar novas fases, requisito para alcançar o almejado desenvolvimento. Para termos uma idéia mais geral e panorâmica da magnitude das cifras empregadas em alguns anos em projetos desta natureza, recorremos a Marcelo Domingues, que afirma:

[...] Os investimentos em macroprojetos feitos nesta década atingiram as seguintes cifras em bilhões de dólares: 23,2 bilhões em 1972, 71,2 bilhões em 1973, 100 bilhões em 1974, 140 bilhões em 1975, 154 bilhões em 1976, 224 bilhões em 1977 e 194 bilhões em 1978. Entre 1970 e 1979, existiam cerca de 1614 macroprojetos em operação e implementação nos países periféricos, totalizando investimentos superiores a um trilhão de dólares, com cerca de 620 milhões de dólares em média por projeto. (DOMINGUES, 1995: 9-10) (Negrito Nosso).

Na década de 1970, todos os grandes projetos de desenvolvimento e de infra-estrutura implantados foram responsáveis por uma mudança na estrutura produtiva do Brasil e nas características do território brasileiro, integrando definitivamente as diversas regiões do país sob o ponto de vista econômico-social e com impactos socioambientais significativos. Estas transformações resultaram, a nível nacional, num modelo sócio-espacial com uma forte centralização dos poderes político e econômico. (DOMINGUES, 1995: 14-15).

E Rio Grande se tornava exemplo de espaço produzido com o alijamento da "sociedade local", nos vinte anos seguintes, através de uma política integracionista do espaço nacional, por meio do desenvolvimento regional. E no sentido de reduzir as disparidades regionais, o Estado Brasileiro instituiu no território a denominada "malha programada" nos nível técnico e no político, concretizados no âmbito do Rio Grande do Sul, o complexo do Superporto do Rio Grande, existente desde 1972, contexto do I Plano Nacional de Desenvolvimento. (DOMINGUES, 1995: 16). Sendo assim,

No caso específico da cidade do Rio Grande, todo o planejamento proposto para o aproveitamento do espaço local foi feito de forma autoritária. [...] Afinal, a cidade do Rio Grande, após o Golpe de 1964, tornara-se 'área de segurança nacional' devido à existência do complexo portuário e da Refinaria de Petróleo Ipiranga, tendo sido a comunidade alijada da participação de forma democrática da produção do seu próprio espaço, da construção do seu próprio futuro. (DOMINGUES, 1995: 26-27).

transformação da agricultura diversificada, que cedia lugar à monocultura da soja, processo iniciado na década antecedente. É neste sentido que:

[...] Na década de 1970 o Brasil já era um dos principais produtores de soja do mundo e o Rio Grande do Sul participava com 2/3 dessa produção e com produtividade superior àquela registrada nacionalmente. Entre os anos de 1970 e 1975 a safra gaúcha crescería, a taxas de 37% ao ano, índice que superava em larga escala o crescimento ocorrido em qualquer outra atividade oriunda da agricultura e/ou pecuária. (MARTINS, 2006: 196).

Estes números são altamente ilustrativos na demonstração da mencionada alteração produtiva da economia agrária gaúcha no início dos setenta, mudança responsável por tornar a cidade do Rio Grande num pólo portuário exportador deste gênero agrícola, impulsionando mesmo a construção e ampliação de silos destinados a armazenar a produção, pois se intentava contribuir ao escoamento desta para posterior comercialização em âmbito estadual. Ao mesmo tempo, os próprios investimentos destinados à construção de novas rodovias e também em corredores de exportação destinavam-se ao porto do Rio Grande. Nesta lógica,

[...] eram instaladas no município indústrias de fertilizantes e de óleo de soja ou seja, empresas que atuavam nos dois extremos dessa base produtiva. As empresas de fertilizantes necessitavam de insumos, importados em sua maioria, o que justificaria a necessidade de tais empresas estarem junto ao Porto, e sua produção se destinava às lavouras internas enquanto a maior parte da soja e seus derivados industriais ou semi-industriais no Rio Grande do Sul eram exportados. (MARTINS, 2006: 197).

Portanto, o projeto do porto cumpriu o objetivo de servir às novas necessidades reveladas pela economia do Rio Grande do Sul à época (DOMINGUES, 1995: 3). E desse modo, na cidade do Rio Grande foi criada uma ampla estrutura com financiamento público e privado no intento de se implantar uma significativa plataforma de importação e exportação, ao passo que se amadureciam as condições à atração de indústrias que se articulariam às atividades portuárias (MARTINS, 2006: 193).

O projeto do chamado Superporto do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, intentava ser um articulador, um grande “nó”, numa rede multimodal de transporte com grande capacidade de recebimento e envio de cargas as mais diversas por meio de terminais especializados em pouquíssimo tempo, o que contribuía à redução no tempo de permanência de embarcações no próprio porto¹⁵. De fato, este projeto foi uma estratégia da elite civil-militar brasileira que intentava tornar o país numa “grande potencia regional” às próximas décadas, e estava inscrito numa política unificada e intensa de inserção do país na economia mundial, que visava solidificar os alicerces de uma economia moderna e de grande sustentação ao projeto nacional – todo este esforço concretizando-se, assim, a partir do Superporto do Rio Grande. (DOMINGUES, 1995: 2).

É neste contexto e dentro desta lógica que, durante as décadas de 1970 e 1980, a cidade do Rio Grande recebeu os maiores investimentos estatais e federais do Rio Grande do Sul, materializados no já aludido projeto do Superporto. (DOMINGUES, 1995: 8-9; MARTINS, 2006: 197). Deve-se notar que este projeto é de autoria dos interesses econômicos regional e nacional, de ampla abrangência territorial,

¹⁵ O geógrafo Marcelo Domingues nos alerta para o fato de que o termo “Superporto” não está relacionado diretamente às dimensões físicas do empreendimento, e sim mais intimamente à sua “elevada produtividade circulatória”. Em outras palavras, a denominação “Superporto do Rio Grande”, para além de sua própria dimensão territorial, refere-se, sobretudo, à ampla capacidade dos fluxos de carga deste porto num tempo bastante reduzido. (DOMINGUES, 1995: 5). Isto porque no projeto do Superporto do Rio Grande e de seu Distrito Industrial, a função de trânsito ou comercial é predominante em relação à industrial, o que configura o mesmo como um Complexo Portuário-Industrial. (idem: 6).

simultaneamente às políticas do governo no sentido de uma inserção do país na economia global (DOMINGUES, 1995: 28), tornando este um singular projeto portuário-industrial de desenvolvimento regional projetado e executado no Brasil. (DOMINGUES, 1995: 33).

Por fim, diríamos com Daniel Prado que o estado do Rio Grande do Sul é um excelente repositório da produção científica brasileira, e por isso, o despontar de pesquisas que relacionem meio ambiente e sociedade torna-se importante. Dentre as quais destaca possíveis temas a serem investigados pelos historiadores¹⁶, sendo o que motivou nossa pesquisa foi sua referência a formação do Distrito Industrial – DIRG do Rio Grande (PRADO, 2005: 87). Tal recorte sugerido está imerso no contexto que analisamos neste livro, isto é, o da expansão portuária em Rio Grande nos anos de 1970 e a remoção das moradias da zona do Porto Novo para outras localizações muito distantes do centro urbano. Como referencial crítico e transformador das perspectivas sobre a história da cidade, nos inspiramos em César Martins (1995: 194; 195) e em seu anseio de que se produza uma história de Rio Grande que tenha vida sobre Rio Grande e que contemple as contradições, as desigualdades e as múltiplas exclusões em seu processo.

1.4. A remoção das localidades na compreensão do desenvolvimentismo

No que se refere à expansão portuário-industrial e remoção de moradores para outras localidades de Rio Grande, caberia relacionar o geógrafo Marcelo Domingues, pois este promoveu uma detalhada avaliação sobre o problema, elencando possíveis soluções ao desenvolvimento em curso e suas implicações. Para este estudioso, a cidade do Rio Grande, constitui-se como “sítio urbano-portuário-industrial” estratégico ao desenvolvimento econômico regional à ação de distintos agentes político-econômicos, mas que atuam para além do local, isto é, em escalas mais amplas como a regional, a nacional e a internacional (DOMINGUES, 1997: 5).

Desse modo, ações, projeções e decisões quanto ao projeto de expansão do setor portuário industrial da cidade do Rio Grande, possuem um caráter extraterritorial – como é o caso do Superporto e do Distrito Industrial – nos processos de tomada de decisão e, também, de apropriação, incorporação e acumulação. Tal aspecto apontaria para o fato de que a extraterritorialidade deste projeto de desenvolvimento opor-se-ia à “territorialidade localizadora” da cidade do Rio Grande, já que a mesma constitui-se em “enclave marítimo-continental” situada em “zona de fronteira consolidada”. (idem: 6).

Assim, na história pregressa da cidade do Rio Grande encontram-se, conforme nos relata Marcelo Domingues (1997), “conflitos de uso” envolvendo diferentes grupos da sociedade, e que seriam motivados pela incapacidade e/ou incompetência do Poder Público Municipal, em não ter buscado soluções ao necessário ordenamento do território. Na perspectiva deste autor, deveria ocorrer um planejamento pautado pela imediata remoção das localidades envolvidas no processo de implantação e expansão do setor portuário-industrial de Rio Grande. Dizia ele à quinze anos atrás:

O primeiro foco de grandes conflitos no futuro próximo encontra-se na orla portuária, onde ao longo dos últimos 40 anos núcleos residenciais se formaram, ocupando áreas de terrenos de marinha pertencentes ao governo federal, dos quais, o país não poderá abrir mão sob pena

¹⁶ Embora o referido autor reconheça o importante papel assumido pelas pesquisas históricas no RS, ele esclarece a sua afirmação não surgiu de um metucioso estudo sobre todos os temas existentes, sobretudo na relação entre história e ambiente, mas sim de uma visão panorâmica lançada sobre o contexto.

de comprometer a expansão das atividades portuário-industriais no primeiro decênio do século XXI. (idem: 7).

E mais especificamente sobre os arredores da área em estudo, e que hoje é foco de conflitos, afirma o pesquisador:

[...] o povoado da Barra terá que ser transferido para outro local, pois o porto simplesmente não poderá deixar de ser expandido, uma vez que o mesmo é e será, crescentemente, um agente alavancador do desenvolvimento regional e, portanto, o responsável pela geração indireta de centenas de milhares de empregos. (idem: 6).

Mas o “alerta” do autor não se resume apenas a esta comunidade, estendendo-se a outros ambientes, onde pessoas vivem e desfrutam de seus modos de existência, como é o caso do povoado da Mangueira, que:

[...] localizado ao lado da praia de tanques da COPESUL, terá que ser dali transferido, pois está o mesmo a ocupar uma área nobre para a expansão de tancagem de produtos químicos, petroquímicos e de combustíveis. Aliás, o simples fato de o mesmo estar situado a poucos metros de uma praia de tanques de produtos petroquímicos já deveria ter sido motivo mais que suficiente para a retirada do mesmo. (idem).

Podemos perceber que, na perspectiva deste pesquisador que a remoção das populações que vivem nesta área é justificada pela pelo convívio perigoso com produtos químicos de risco em potencial; além, de estar projetada a construção de tanques de armazenamento de produtos similares para o porto. Semelhante justificativa de insalubridade e risco à vida dos moradores é atribuído pelo autor ao caso dos bairros Santa Tereza e Vila da Naba há mais de 20 anos, as quais:

[...] já deveriam as mesmas de há muito tempo ter sido transferidas da retaguarda do Porto Novo, pois as mesmas recebem durante boa parte dos dias do ano, uma brutal carga de fluoretos contidos no pó que emana das chaminés de uma indústria de fertilizantes. ... Além disso, sofrem esses bairros o risco de um acidente sério com as tubulações de amônia e petróleo bruto que os atravessam pelo subsolo, bem como com o mal cheiro e a contaminação que o emissário da CORSAN realiza nas águas da Croa do Boi, lançando diariamente “in natura” a “cacaca” de pelo menos 40 mil riograndinos [...] (DOMINGUES, 1997:6).

Acrescenta ainda o perigo apresentado por produtos químicos contidos na fumaça das indústrias de fertilizantes nas duas vilas, a falta de tratamento de esgoto que se traduz em um verdadeiro descaso do poder público frente aos riscos à saúde acarretados pelo lançamento de dejetos de milhares de pessoas em locais inapropriados, material de risco que pode contaminar moradores que com eles entram em contato; bem como “questões de segurança e de insalubridade”:

[...] devem as moradias que foram construídas junto aos muros da refinaria [Ipiranga] ser transferidas, pois acidentes acontecem. Quanto a isto a sensação que se têm aqui no Rio Grande é de que a palavra ‘acidente’ não existe no vocabulário dos riograndinos, daí a comunidade nada fazer quanto aos riscos a que estão expostas as famílias que residem nesses locais. Será que os riograndinos terão algum dia que assistir a uma tragédia como a de Vila Socó em Cubatão, na Baixada Santista, quando centenas de pessoas morreram carbonizadas enquanto dormiam, para adquirir consciência da necessidade de se retirar essas populações das proximidades dessas praias de tanques? Acidentes podem acontecer, e prevenir não é sempre melhor que remediar? (DOMINGUES, 1997: 7).

Ele alertava em 1997 que, dentro de 5 ou 8 anos, a área retroportuária do Porto, assim como sua praia de tanques, sofreria uma considerável ampliação, o que resultaria no aumento do risco de acidentes nestas zonas (DOMINGUES, 1997). Da mesma forma,

[...] o crescente processo de complexificação técnica do espaço local está a exigir um Poder Público Municipal com vontade de geri-lo e ordena-lo adequadamente. Daqui para frente não haverá mais lugar para "bairrismo retrogrado isolacionista", "amadorismos", e muito menos para desculpas do tipo "trata-se de um problema social, daí não ser possível transferir populações porque elas acham melhor ficar onde estão". (DOMINGUES, 1997: 7)

No entanto, nos parece que o autor minimiza os aspectos sociais do problema da remoção dos moradores e de suas respectivas famílias. Apesar das preocupações relatadas pelo pesquisador, seriam justificativas reais a estes deslocamentos justificativas os argumentos em torno do desenvolvimento econômico e da expansão do Porto do Rio Grande. Assim, como nos anos 1970, aquelas famílias estariam como "impedindo" tal desenvolvimento através da ampliação do porto. Isto porque, em nossa perspectiva, o "problema" ultrapassa critérios estritamente técnicos de planejamento urbano, envolvendo sentimentos de pertencimento das pessoas em relação aos territórios ocupados, sentidos existenciais e modos de vida destas populações. Inclusive, Domingues (1997) coloca a questão como sendo fruto de decisões que ultrapassariam escala local e, portanto, de uma magnitude para além do "particularismo" dos locais, e neste caso, aqueles que seriam removidos. Diz ele:

O Porto do Rio Grande não pertence aos riograndinos, pertence à rede de fluxos logísticos que o mantém em funcionamento. Uma vez rompida as 'solidariedades territoriais' que o porto viabiliza, e o mesmo tenderá a perecer devido ao desvio das rotas das cargas para outros portos. Daí não ser possível aos riograndinos decidir sobre os destinos do porto, pois o mesmo põe em jogo relações capital-trabalho que transcendem e muito a escala do lugar de sua materialidade, na medida em que tais relações por ele engendradas abarcam hoje o mundo inteiro. (idem: 8)

Para ele, o Porto do Rio Grande será construído "independente da vontade dos rio-grandinos", por ser estratégico numa rede de transportes capaz de conectar distintos lugares do globo terrestre, e alerta que "[...] *Portos marítimos, em todo o mundo, são sempre um assunto de segurança nacional. Têm os lugares que os sediam impedir a sua construção e operação, e os governos de cada país providenciam imediata intervenção federal. [...]*" (idem). Tal seria a "extraterritorialidade" dos portos marítimos, e neste caso o da cidade do Rio Grande, que inviabilizaria as ações de resistência e reivindicatórias das localidades atingidas pelo processo de expansão em curso. Nesta perspectiva o território seria concebido do ponto de vista de sua adequação aos projetos de desenvolvimento, neste caso da expansão das atividades do Porto do Rio Grande, por parte dos gestores e planejadores. E desse modo caberia aos mesmos, prever e se preparar aos possíveis conflitos, neste caso entre moradores e os interesses de ampliação das estruturas portuárias. Tanto é que o autor realiza um apanhado histórico destes conflitos em potencial em toda a orla marítima da cidade, dando-nos uma idéia geral da complexidade do problema, ainda que sua análise esteja impregnada de uma ampla orientação desenvolvimentista.

Em nosso caso, tendo este quadro e essas reflexões como pano de fundo é que nos debruçaremos sobre o contexto dos anos 1970, quando ocorre a remoção das moradias do Bairro Getulio Vargas à ampliação do Porto Novo da cidade do Rio Grande. Isto porque, visamos examinar os diferentes conflitos e interesses em disputa naquela época, quando da expansão do porto e da remoção de outras famílias

daquela área. Na parte seguinte deste capítulo, assim, ampliaremos aspectos no referente à perspectiva que nos orienta, enquanto pesquisa e olhar crítico aos processos de remoção dos anos setenta na cidade do Rio Grande.

1.5. A injustiça ambiental do “desenvolvimento” do Porto do Rio Grande

A partir da necessidade imperativa do desenvolvimento e do progresso econômico, ocorre o deslocamento de grandes contingentes populacionais de seus territórios, o que vem beneficiar determinados grupos econômicos e políticos, denotando um processo histórico marcado pela injustiça ambiental. Ou seja, esta população pobre e excluída irá habitar uma área menos privilegiada em relação às zonas mais “nobres” da cidade, criando e construindo ali suas vidas e relações de afetividade. Entretanto, em determinado momento, estas pessoas são removidas para outras áreas longínquas, à medida que seus terrenos, antes desvalorizados, ganham importância diante do contexto econômico e dos poderosos interesses capitalistas. Neste sentido, as lutas por justiça ambiental seriam aquelas em que determinados grupos pretendem ser sujeitos de seus ambientes de vida, assegurando seus direitos e modos de vida. Nesse sentido,

[...] tais grupos se envolvem em lutas relativas ao local, buscando a manutenção das condições de vida... Lutando contra sua remoção ou fixação compulsória, ou contra a inviabilização de sua permanência em territórios fundamentais à sua identidade, tais grupos procuram assegurar seus direitos [...] (ACSELRAD *et al*, 2009: 129).

Desde a perspectiva desta obra identificamos que este anseio por justiça ambiental esteve ao menos latente na realidade concreta da cidade do Rio Grande nos anos 1970, em que populações foram alijadas do direito de desfrutar do seu território, assegurando suas formas de subsistência e qualidade de vida frente à ampliação do Porto do Rio Grande. Acreditamos, desta forma, que a remoção de suas moradias para as periferias da cidade teria ocasionado uma injustiça ambiental e/ou territorial.¹⁷

Conforme Marcelo Lopes de Souza (1995: 78-79 e 111), *território* é todo espaço definido e delimitado a partir de relações de poder, através da atuação concreta de determinados agentes na dominação e no controle de um determinado espaço. Para o autor, os territórios existem e são desconstruídos e reconstruídos nas mais variadas escalas temporais, podendo ter um caráter permanente e mesmo uma existência periódica ou cíclica. Tal consideração, segundo ele, transpõe o reducionismo habitual da literatura científica, eivada de uma “carga ideológica”, em conceituá-lo como estritamente “território nacional”. (idem: 81).

Assim, no entendimento de territorialidade derivada deste conceito, o autor propõe uma aproximação de síntese entre as dimensões política e cultural da sociedade, conferindo maior elasticidade à visão de território. Neste sentido, ele consistiria num “campo de forças” ou “rede de relações sociais” que determina um limite e alteridade numa distinção entre “nós” (os membros de uma comunidade) e os outros

¹⁷ Nesta obra, como já afirmamos, não iremos focalizar aos conflitos e lutas dos moradores removidos neste período. Deixamos, assim, esta possibilidade para futuros estudos a serem realizados. Até porque, na medida em que poucos estudos relacionados ao tema geral foram encontrados, esperamos com nossa obra preparar ou abrir caminhos para que outras pesquisas possam avançar em estudos sobre este tema ou afins.

(os estranhos e os de fora). Territorialidade, neste sentido, seria a própria interação entre os seres humanos mediatizadas pelo seu espaço. (SOUZA, 1995: 86 e 99).

Neste entendimento de território, torna-se interessante recorrer-se às considerações de Carlos Walter Porto Gonçalves, para quem uma sociedade – e porque não um grupo social – não somente ocupa um determinado território, mas sim que o produz, projetando sobre ele significados que resultam de “processos complexos”:

[...] Por isto mesmo, a noção de *território* atualiza, de maneira candente, a problemática entre natureza e sociedade, uma vez que ao se organizar territorialmente, cada sociedade forja padrões de ocupação e uso dos recursos e espaços que, mesmo quando resultantes das ações transformadoras do homem, lhe aparecem como dados. (PORTO-GONÇALVES, 1995: 311).

Desta forma, a sociedade se organiza territorialmente a partir das relações sociais e as da sociedade com a natureza como um todo. Neste aspecto, estas relações sociais em vigência regem tanto relações entre diferentes grupos como também destes, a sua relação com a natureza – quer “originária” ou “transformada” pela ação humana. E assim, para compreender a organização territorial de nossa sociedade é necessário apreender as maneiras pelas quais, historicamente, esta sociedade produz e reproduz a si mesma. (PORTO-GONÇALVES, 1995: 311-312).

Aprofundando estas reflexões, também é necessário que consideremos o território em seu duplo aspecto constitutivo, diríamos nós – um material e outro imaterial, tendo por base a compreensão de Rogério Haesbaert e Ester Limonad. Assim, do ponto de vista de sua apropriação, o território apresenta a sua faceta mais simbólica; enquanto que em sua dimensão concreta ou física da materialidade, o mesmo é compreendido num enfoque político-econômico, isto é, como um “espaço socialmente partilhado”. O território, aqui entendido como uma construção sócio-histórica é atravessado e constituído por relações de poder que envolvem sociedade, espaço geográfico e natureza (HAESBAERT; LIMONAD, 2007: 42). Relativamente à dimensão simbólica, o território é capaz de “moldar identidades culturais”, relacionando-se à cultura e ao conjunto de símbolos e/ou valores partilhados por um grupo social em seu interior e, da mesma forma, ser constituído e moldado por estas, representando um importante elemento para a “coesão dos grupos sociais” que o partilham e produzem. (idem: 49).

Do ponto de vista da ecologia política, o território é compreendido em termos das relações de poder dos atores sociais e de suas “práticas socioespaciais”, em distintas escalas geográficas. Esta perspectiva é defendida por Sérgio Ulisses Silva Jatobá, para quem a disputa por recursos naturais travada por atores sociais com condições desiguais de poder e interesses/objetivos distintos – e até mesmo antagonísticos – ocasiona conflitos socioambientais que condicionam a forma com que territórios são ocupados, assim como as modificações ambientais por que passam. E, desse modo, através da prática de seu poder sobre o espaço territorial, os humanos estabelecem suas territorialidades no espaço geográfico. Isto porque, para JATOBÁ *et al* (2009: 74), “[...] os grupos sociais em condições precárias têm menor acesso aos recursos naturais e tendem a sofrer mais danos com os processos de degradação ambiental [...]”, sendo que “[...] alterações ambientais de grande monta tendem a afetar severamente a capacidade de sustento dessas populações [...]”. Esclarecimentos ou abstrações teórico-conceituais que encontram sua concretude nas afirmações de Icaro da Cunha (2006: 1019-1020), para o qual os portos, são indutores de “transformações

territoriais em ampla escala”, ensejando uma gama de conflitos ambientais que envolvem diversos atores em torno dos problemas ocasionados.

Assim, os portos, verdadeiros “elos das cadeias logísticas que integram fluxos de transporte de mercadorias entre regiões diferentes”, acabam por influenciar não somente o espaço fundamental que ocupam, pois seus impactos ultrapassam o seu lócus de instalação. Eles moldam toda a dinâmica territorial em seu entorno, inclusive na construção de infra-estrutura de apoio às suas atividades, como estradas, e na configuração da malha urbana em seus arredores. (CUNHA, 2006: 1024). Isto porque, como afirma Haesbaert, “[...] se há uma homogeneização pelo alto, do capital e da elite planetária, há também uma homogeneização da pobreza e da miséria, considerando-se que, à medida que a globalização avança, tende a acirrar-se a exclusão sócio-espacial.” (2007: 40). E neste sentido, paralelamente ao processo globalizatório em curso, em escala macro, ocorre a remoção de localidades à implantação dos equipamentos portuários, em escala local. Para este mesmo autor, em alguns casos, os conflitos ambiental-territoriais estão relacionados à destinação de algumas áreas à implantação de terminais portuários.

Finalmente, argumentamos que a expansão do capitalismo a nível global se dá principalmente por via de estruturas dinâmicas, que são os Portos, responsáveis pela circulação de bens e pessoas a nível nacional e internacional. E de que, neste processo, há uma apropriação de territórios tidos como necessários à expansão das atividades econômicas dos portos, a serem destinados à ampliação e dinamização das atividades portuárias como um todo. Verificamos, também, que esta foi a tônica que demarcou as ações e projeções dos governos da ditadura civil-militar brasileira, tanto na execução como na legitimação dos grandes projetos de desenvolvimento a nível nacional no início da década de 1970. No entanto, apesar da riqueza produzida e investida na época, na atualidade temos em Rio Grande, como já nos referimos ao início, bolsões de miséria e de pobreza extrema. Desta forma, poderíamos afirmar que a riqueza produzida e anunciada como um benefício a todos, ancorado na necessidade da ampliação do Porto e na remoção das moradias, acabou não se efetivando. E sim que concretamente, acabou beneficiando uns poucos. Na escala da cidade do Rio Grande, mostramos que o grande projeto de desenvolvimento repousava na ampliação do Porto, através da magnitude e investimentos realizados no Superporto e no Distrito Industrial, e paralelamente à intervenção e ampliação das atividades portuárias do chamado Porto Novo, o qual compreende e compreendia o território do Bairro Getúlio Vargas.

No capítulo seguinte, será abordado o processo de ocupação dos territórios adjacentes ao Porto Novo de Rio Grande até o início dos anos 70, momento em que já se visualizava um Bairro Getúlio Vargas já consolidado com muitas centenas de casas construídas precariamente por uma população de estivadores no intento de permanecerem próximos ao seu local de trabalho. Neste cenário, focalizaremos mais de perto, as estimativas das remoções ocorridas entre 1971 e 73 e de como elas teriam refletido significativamente na vida de grandes contingentes populacionais.

CAPÍTULO 2

A FORMAÇÃO DO BAIRRO GETÚLIO VARGAS NO SÉCULO XX: um breve panorama sobre a remoção das moradias

Neste capítulo, realizamos uma descrição da ocupação do território do Porto Novo da cidade do Rio Grande ao longo do século XX até o início da década de 1970, assim como a vida estabelecida no Bairro Getúlio Vargas pelos seus moradores para evidenciar, em nossa perspectiva, de que se constitui ali um território socialmente construído e partilhado por seus habitantes. Também, construímos um breve panorama das posteriores remoções das casas para a expansão portuária neste contexto, explicitando o número de famílias removidas no período de 1971 a 1973 e as localidades para onde foram transferidas neste processo. Ao mesmo tempo, discutimos sobre a legitimação conferida à remoção das moradias pelos agentes hegemônicos, singularmente a imprensa da cidade, que com seu discurso produzia simbolicamente as justificativas das remoções como necessária ao progresso geral de Rio Grande e racionalização do território do Porto Novo a uma nova era em que a cidade passava a ingressar.

2.1. A ocupação do território do Porto Novo de Rio Grande (1900-1970)

A ocupação de Rio Grande operou-se a partir do centro histórico da urbe, desde o século XVIII, numa estreita faixa do território, e que gradualmente vai sendo ampliado em direção a terrenos alagadiços e de areias situados às margens do Saco da Mangueira e do Canal do Rio Grande por parte dos grupos humanos que aqui aportaram. E o fato de parte destas pessoas ocuparem gradativamente os baixios e areais, ensejou, à população da cidade, problemas de moradia. Assim, Para César Martins, no início do século XX, parte das famílias viveria em habitações precárias tanto no centro da cidade como nos arredores do mesmo (MARTINS, 2011: 93), compreendendo a área do Porto Novo onde se situa o Bairro Getúlio Vargas.

É assim que César Martins (2011:94) considera a própria hegemonia que as atividades portuárias passariam a representar na economia local, atestando que os interesses da administração do Porto, e em benefício de parte da população, certamente estiveram e estão intimamente relacionados com a vida dos muitos setores da sociedade de Rio Grande. E especificamente em épocas de desaceleração das atividades econômicas, áreas disponíveis a investimentos são ocupadas por moradias, tendo seus habitantes dado-lhes “uso e vida” (MARTINS, 2011: 106). O autor julga necessário que as autoridades portuárias levem em consideração necessidades relacionadas à “vida de milhares de pessoas que produziram suas moradias e relações afetivas” em suas áreas, que passaram a ser povoadas por “gerações de trabalhadores portuários” (MARTINS, 2011: 62-63). Até porque, a ocupação das áreas portuárias, consistiu numa forma que trabalhadores de escassos recursos materiais encontraram para não arcarem com os preços dos aluguéis e garantir sua casa própria. Tal estratégia, somada à precariedade dos equipamentos urbanos de que passam a usufruir, constitui-se no estigma de que estas ocupações consistem, em realidade, numa invasão destes terrenos. (MARTINS, 2011: 63).

No início do século XX demarca-se a execução dos projetos de melhoramento da Barra do Rio Grande, a construção do Porto Novo e, em conseqüência, uma grande área de alagadiços é aterrada no sentido leste do primeiro núcleo habitacional, propiciando à cidade possibilidades de expansão – ainda que tais terrenos, por serem reservas à ampliação do porto – limitassem a ocupação do sítio urbano (OLIVEIRA, 2000: 181). Todavia, Solismar Fraga Martins acrescenta que o desenvolvimento de Rio Grande já

propiciava um crescimento da cidade observado desde o século XIX, responsável por atrair empreendimentos industriais a se instalarem na urbe. (MARTINS, 1997: 17-18).

Neste contexto, foi delegada à chamada Cie. Française a construção das instalações do Porto Novo na área da Ilha do Ladino, localizada no extremo leste de Rio Grande, que consistia numa área permeada por ilhas e áreas passíveis de inundações. Solismar Martins observa que esta decisão/projeto foi oficializada por meio do Decreto de nº 7.121 de 17/09/1908 (MARTINS, 1997: 20).

Mas é entre as décadas de 1920 e 1950 que ocorre um relevante fluxo migratório para Rio Grande, consistindo em levas de pessoas em busca de emprego devido à esta construção do Porto Novo e o desenvolvimento da industrialização. Como exemplo, podemos mencionar o próprio aumento da produtividade de um destes estabelecimentos industriais, neste caso a Cia. Swift, que passou a abater o equivalente a mil cabeças de gado por dia, e resultando na confecção de vários produtos derivados. Neste processo, devido a necessidade de mão-de-obra para as atividades fabris, pessoas oriundas de outras cidades foram atraídas massivamente, ocasionando a transformação do terreno estabelecido pela Cia. Française, numa "gigantesca favela", a Vila dos Cedros – atualmente Bairro Getúlio Vargas – diferentemente do bairro que os engenheiros franceses haviam planejado anteriormente (MARTINS, 1997: 24-25). Concentrar-se-á, então, uma população de baixa renda e modesto grau de instrução na formação de um núcleo de sub-habitações.

Todavia, conforme Oliveira (2000: 183-184) as famílias possivelmente não se estabeleceram nas áreas reservadas à ampliação do Porto Novo – onde é hoje o BGV – pelo fato de naquele momento se adotavam medidas para a fixação de dunas por meio da plantação de árvores, o que nos remete à hipótese de que o bairro começou a ser ocupado no transcorrer da década de 1930. E o autor acrescenta:

Não é intenção determinar quando e onde se deu exatamente a ocupação da Vila do Cedro, sendo importante destacar que o Terrapleno Oeste, englobaria o Cedro e a Santa Tereza. Além do que, o Cedro só terá seus limites definidos, com a mudança oficial do seu nome para Bairro Getúlio Vargas, o que ocorrerá com a Lei 735/54. (OLIVEIRA, 2000: 184).

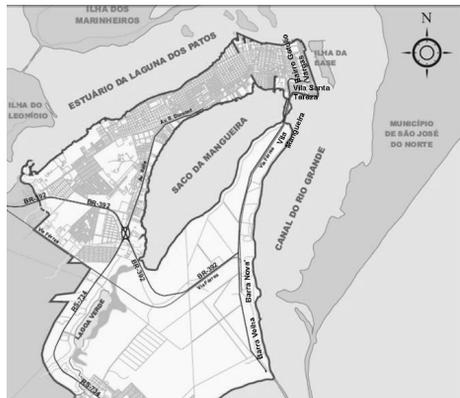
Assim, possivelmente, o local inicialmente ocupado por habitações seria a Vila Verde, que mais tarde comporiam a chamada Santa Tereza, com as chamadas "casas pretas". Estas últimas teriam representado o início da construção de moradias no Terrapleno Oeste, e eram destinadas aos trabalhadores da Companhia Francesa (OLIVEIRA, 2000: 185). Informação esta confirmada por Solismar Martins, quando afirma:

O primeiro marco de referência quanto a moradias construídas no terrapleno oeste foram as casas pretas destinadas aos operários especializados e mestres de obras. As casas construídas pelos franceses são de madeira compondo-se de vinte e uma casas grandes onde residiam os ocupantes de cargos superiores. Já as chamadas casas verdes totalizavam quarenta casas de madeira com dimensões menores e mais simples que as anteriores, estando dispostas linearmente onde hoje temos a Rua Carlos Vignoli e que formavam na época a chamada Vila Verde. (MARTINS, 1997: 28)

Isto porque, os primeiros habitantes do chamado Terrapleno Oeste teriam edificado as suas casas de madeira nesta área já disponível. E por não terem meios materiais de residir em outros pontos da cidade, ali se fixaram devido à proximidade do centro urbano e de seu local de trabalho, além do que muitos de seus parentes e amigos já viviam nesta localização, quando para ali afluíram em busca de emprego nas indústrias existentes. (OLIVEIRA, 2000: 185-186).

É importante destacar que a Vila do Cedro, localizada entre o centro da cidade e o Cais do Porto Novo, tornou-se estratégica no sentido de abrigar muitos moradores que não contavam com recursos econômicos. (OLIVEIRA, 2000: 186). Este

Figura 3: Principais áreas urbanas do município do Rio Grande com destaque para o Bairro Getúlio Vargas, Vila Santa Tereza, Vila Manguieira, Barra Nova e Barra Velha indicadas para remoção pela SUPRG na metade da primeira década do século XXI.



Fonte: Imagem Quickbird com adaptação do geógrafo Paulo Ricardo Salati de Souza (Núcleo de Análises Urbanas da FURG).

processo de ocupação contou com a mão-de-obra não contratada pelo Cia. Swift devido ao seu despreparo frente à tecnologia empregada por este empreendimento econômico, o que levou à marginalização de muitas pessoas e a conseqüente construção de casebres de forma clandestina. Conforme se depreende do estudo realizado por Carlos Oliveira (2000), ao menos desde 1940, como demonstra a documentação examinada por ele, a administração municipal já demonstrava interesse na demolição de casebres de madeira clandestinos no Terrapleno Oeste ou Terrapleno do Porto Novo. Até que, em 1941, conforme Oliveira (2000:187) ocorrerá considerável troca de correspondências entre a Prefeitura e a Diretoria de Obras e Viação – DOV. (OLIVEIRA, 2000: 187). Nesse sentido, Solismar Martins afirma que:

[...] o ofício de nº 365 da Diretoria de Obras e Viação (Prefeitura Municipal) de 26 de dezembro de 1941 solicitava uma nova área para que pudessem assentar aquelas famílias pobres que estavam sendo retiradas da parte norte e sul da Av. Pedro II, Vila dos Cedros. Eram famílias que tinham ocupações na Cia. Swift e no porto, principalmente, embora outros ocupassem cargos como carpinteiros, pintores, predeiros, compradores de ferro velho, etc. Em resposta foi indicada a área denominada Vila Verde, mais tarde Bairro Santa Tereza, na parte sudoeste da cidade. [...] (MARTINS, 1997: 29)

Desse modo, por se tratar de pessoas em situação de extrema miserabilidade, incapazes materialmente de adquirir outra espécie de moradia, sugeriu-se que esta área de terreno devoluto, a sudoeste da cidade – a já referida Vila Verde – fosse concedida pelo Poder Público, a fim de se estabelecerem. Acrescenta Oliveira (2000:188) que a mesma situava-se a sudoeste da cidade, e já possuía alguma infra-estrutura básica necessária a estabelecimentos humanos.

Foi assim que em meados de 1945, um decreto municipal permitiu que se construíssem habitações econômicas de madeira em área periférica ao centro da cidade. É aqui que se inicia a ocupação propriamente dita da chamada Vila do Cedro, área cuja ocupação foi reconhecida em 1948, quando se incorporaram terras pertencentes à jurisdição portuária, as quais já estavam parcialmente ocupadas por moradores. (OLIVEIRA, 2000: 187 e 188). Complementando estas informações, Solismar Martins (1997:32) afirma que durante a década de 1950 esta área receberá a designação como bairro Santa Tereza, o que ocorreu no governo municipal de Ernesto Buchholz. Neste sentido, o mesmo autor lembra-nos que antes de tal área ser devidamente regularizada, em junho de 1945, o prefeito Roque Aita Júnior, por meio do decreto de nº 324, estabeleceu zonas para que se construíssem habitações de caráter econômico, além de uma área destinada a construções de madeira. Assim,

[...] No que se refere ao terrapleno oeste, já que tal decreto incluía outras zonas da cidade, permitia a construção de tais habitações e estabelecia as delimitações geográficas para construção das mesmas. Tal decreto preenchia em parte o espaço urbano ainda não ocupado que ligava o núcleo histórico da cidade com o Porto Novo. A consequência desse decreto foi a grande expansão das áreas residenciais a serem ocupadas por pessoas de baixa renda, já que havia uma pressão demográfica bastante grande em virtude de o pólo industrial instalado na cidade atrair pessoas de várias localidades vizinhas, compondo um operariado bastante expressivo para os padrões nacionais da época. (MARTINS, 1997: 32-33).

Sabemos que até 1950, a cidade cresce ininterruptamente, quadro que se reverte motivado pela diminuição das atividades das indústrias, acarretada pela desaceleração do índice de ocupação da cidade. Como observa Solismar Martins, aprovou-se neste contexto o projeto que seria diretriz para a urbanização da zona sudeste de Rio Grande, por meio da Lei 46/48, sendo incorporados os terrenos sob jurisdição portuária, que à época já estavam ocupados pela antiga Vila dos Cedros. (SALVATORI *Apud* MARTINS, 1997: 32-33). Ainda conforme acrescenta o autor,

Em 1950 o Frigorífico Swift juntamente com o Porto Novo representavam a maior fonte de empregos existentes em Rio Grande. É quando a prefeitura busca regularizar a ocupação dos terrenos das imediações que pertenciam ao Governo do Estado representado pelo Departamento de Portos, Rios e Canais. É importante salientar que a ocupação da área que se denomina Bairro Santa Tereza hoje, começou como uma parte do Bairro Getúlio Vargas. (MARTINS, 1997: 33-34)

Também em 1950, pelo fato de a Cia Swift e o Porto Novo representarem a maior fonte de empregos da cidade do Rio Grande, buscou-se regularizar terrenos daquelas imediações pertencentes ao Governo do Estado/DEPRC, a fim de garantir que os locais de trabalho pudessem contar com mão-de-obra disponível em suas proximidades. (OLIVEIRA, 2000: 190). E mesmo em 1948, a população do Cedro já atestava um significativo crescimento, sendo que grande parte das pessoas trabalhava na zona portuária. Assim, após a morte do presidente Getúlio Vargas, ocorre sob administração do Prefeito F. Ernesto Buchholz, a mudança para a denominação Bairro Getúlio Vargas (OLIVEIRA, 2000: 191), e sua oficialização se processa durante a administração municipal do prefeito Miguel de Castro Moreira pela Lei nº. 139 de 3 de junho de 1950, que autorizava a aquisição de um terreno do Porto do Rio Grande, no Terrapleno Oeste do chamado Porto Novo. Dessa forma,

Tal área foi adquirida do governo do Estado com autorização do Governo da União. Terra esta pertencente ao Porto de Rio Grande com uma superfície de 223.500 metros quadrados ao preço de cinco cruzeiros o metro quadrado de terreno útil, moeda da época. O mesmo ficaria dividido em 26 quarteirões, conforme planta T-45 de 22 de março de 1949... Necessitando portanto de uma reforma urbana para uma área que já estava ocupada de forma irregular. Essa lei deixava clara a preferência aos destinatários em adquirir o terreno, que seriam as pessoas envolvidas diretamente com as atividades de trabalho no porto ou nas indústrias do local. Ficava tal área restrita a construções estritamente residenciais e que não poderiam ser negociadas, qualquer que fosse a forma, num prazo de quinze anos. (MARTINS, 1997: 34).

E para que a área fosse minimamente adequada às mínimas condições de infra-estrutura e habitabilidade, a Prefeitura Municipal se responsabilizaria pela remoção das malocas¹⁸ existentes na área pretendida à ocupação (MARTINS, 1997: 35). Neste processo histórico de ocupação do Terrapleno Oeste do Porto Novo, um dos documentos pioneiros que solicitou a remoção das malocas existentes na antiga Vila

¹⁸ Ressaltamos que o termo "malocas" é empregado no sentido de designar moradias de baixo custo, precárias e sem condições básicas para abrigar pessoas.

dos Cedros foi o Ofício nº. 365 de dezembro de 1945. Neste documento, o Chefe da Seção da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura, Álvaro Azevedo, pede providências à municipalidade no sentido de reassentar as famílias que ali viviam – um operariado com algo grau de miserabilidade – uma vez que estas ocupavam a área em caráter de clandestinidade em terrenos pertencentes ao acervo portuário. Esta era uma tentativa de deslocamento destas famílias dos Cedros para a antiga Vila Verde, o atual e já referido Bairro Santa Tereza, constando no documento (nº 10.619, da Prefeitura Municipal do Rio Grande – 1941) as seguintes informações sobre os moradores da área:

Somos da opinião de que se transportando para àquele local êsses desprovidos de um abrigo que os recolha, na cidade, poderão, naquele lugar, mais oculto às vistas dos forasteiros que demandam ao centro urbano, não mostrar tão visivelmente o triste aspecto que ora apresentam na parte do terraplano Leste. Outro local qualquer, para onde quisessem eles se transportar, dependeria das exigências legais de apresentação de plantas, etc. (*Apud MARTINS, 1997: 37*)

Assim, o argumento é de que os moradores adquiririam uma condição material mais digna para suas vidas, mas o objetivo mais profundo era o de “maquiar” as condições precárias de vida de toda uma população, subtraindo-as aos olhos dos observadores. Talvez somente desta maneira, o progresso em marcha apareceria triunfante e sem as manchas da rusticidade e da pobreza que maculariam a imagem de uma cidade próspera e desenvolvida. Desta forma, a partir de Solismar Martins (1997:38), podemos afirmar que, se de um lado, a Prefeitura da cidade do Rio Grande teve parte na ocupação de caráter irregular desta área, num determinado momento; de outro, depois de algum tempo, e diante das necessidades de ampliação do Porto ou de outros empreendimentos econômicos, solicita e obtém a remoção das moradias destes terrenos. Aliás, a municipalidade foi conivente e até mesmo incentivadora desta ocupação de maneira desordenada e, como explícita o fragmento supracitado, não se utilizou nem mesmo de uma planta que balizasse o processo de reassentamento das famílias envolvidas. Depois, passa a requerer e articular a remoção das famílias da área.

O ano de 1957 também foi palco de mais uma tentativa bem-sucedida de remoção de moradias na área sob administração do Porto do Rio Grande, encabeçada desta vez pelo DEPRC – Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, na época sob responsabilidade do Eng. Ivo Pereira Braga, e que solicitava a desocupação de uma área situada adiante do Portão Central do Porto Novo:

[...] Tal desocupação se justifica, segundo o teor do ofício, pela premência de se construir um edifício sede que aglutinaria os serviços administrativos da Divisão. A pretendida área era ocupada por casas de moradia e pequenas casas comerciais denominadas de cantinas. É salientado no documento a dificuldade imposta a tais moradores, e no intuito de amenizar tal situação, o mesmo se compromete em ceder outra área, a título precário, para onde serão deslocados tais moradores. A ocupação desta área conforme o documento consta em planta de nº 93 e perdurará: “até que não se faça sua desocupação, quer por parte do Governo do Estado, quer pela União. (MARTINS, 1997: 41).

Ou seja, pelo interesse da autoridade portuária em liberar espaços de terrenos pertencentes ao seu acervo às novas construções, solicitava-se a remoção de moradores para uma área em que não residiriam em definitivo, pois que ante uma nova necessidade de ocupação, seria realizado novo deslocamento das moradias. Neste momento, o Porto do Rio Grande disponibilizou-se a auxiliar no processo de remoção destas casas, em que as cantinas – estabelecimentos comerciais, – situadas naquele terreno tinham prioridade em serem deslocadas pelo fato de que se alegava que o contrato de ocupação daqueles

terrenos, permitia apenas o estabelecimento de construções residenciais. Tratava-se assim de uma exigência não somente do Porto do Rio Grande, mas também do Governo Estadual e Federal, que segundo Martins (1997:42), certamente ocasionaram às famílias a perda de suas moradias e do

seu lócus de trabalho naquela área. Estas remoções de caráter mais pontual, no âmbito dos terrenos próximos ao Porto Novo, já constituíam um antecedente daqueles que ocorreriam mais tarde, na década de 1970, em que muitas centenas dos moradores do BGV seriam deslocadas para zonas muito afastadas do centro urbano, e que contavam inicialmente com pouca ou mesmo nenhuma condição de habitabilidade.

Já em 1960, observamos uma suspensão na remoção das casas por meio do decreto de nº 2001 de 04 de agosto de 1960, sob a administração municipal do prefeito Eng.

Horácio Hubatuba de Faria, fato confirmado pelo ofício GE/159/69 de 07 de agosto de 1969 de autoria do Eng. João Cavalcanti Filho, emitido em nome do DEPRC. É interessante destacar que o Decreto de nº 2001 justificava a interrupção das remoções do Bairro Getulio Vargas, sob o argumento de que as mesmas estariam comprometendo o desenvolvimento do já populoso bairro; e ainda de que, naquela área a própria Prefeitura não contava com novos terrenos para receber novos moradores, o que representava a ruptura, por parte da municipalidade, do compromisso que esta havia assumido em 1950, em reurbanizar aquela área. Todavia, Solismar Martins nos alerta que o Decreto de nº 2001 de modo algum pôs fim às remoções de moradias do Terrapleno Oeste, uma vez que novos deslocamentos de casas serão recorrentes mediante a justificativa de que eram imprescindíveis à liberação de áreas para a expansão do Porto do Rio Grande. (MARTINS, 1997: 43-44).

2.2. A vida e os vínculos de solidariedade no BGV anteriores aos anos 1970

Apesar dos problemas de infra-estrutura que perpassavam a vida dos moradores do Cedro, como no abastecimento de água e saneamento, de moradias e mesmo de escolas, morar nesta localidade era vantajoso no sentido de que as pessoas podiam chegar sem maiores problemas aos seus locais de trabalho e, além disso, uma outra possibilidade que não a de arcar com o custo dos alugueis (OLIVEIRA, 2000: 195-196).

De qualquer forma, durante o processo de sua constituição, o Cedro passou a ser visto de forma pejorativa, o que foi motivado pela precariedade verificada na constituição de suas habitações, muitas delas inclusive confeccionadas com tábuas de caixão e cobertas com capim e latas usadas. Nesta realidade lamentável, encontravam-se casais com até cinco filhos morando em duas ou até mesmo uma só peça, o que para as autoridades municipais, ocasionava enfermidades como tuberculose e a mortalidade infantil, e até mesmo fenômenos como a perversão moral e a promiscuidade motivados pela vida em ambientes

Figura 4: Vista parcial do Pôrto Novo, vêndo-se os armazéns da classe "C", (4, 5 e 6) confrontando-se com pequena parte das malocas existentes na Vila dos Cedros.



Fonte: Departamento Estadual de Porto, Rios e Canais - DEPRC.

fechados. Para aquelas autoridades, tudo isso ocasionava a falta de educação da gente pobre, assim como sua degradação física e moral, fato que contribuía ao estigma de que estas eram pessoas dotadas de periculosidade (OLIVEIRA, 2000: 194).

É assim que já no início da década de 1960¹⁹, a imprensa através de algumas notícias, apresentará a suposta insegurança que os moradores do Bairro enfrentavam até mesmo ao adentrar o referido espaço, tomado por uma inquestionável escuridão para aqueles que o acessavam durante a noite. (OLIVEIRA, 2000: 196). Mesmo assim, para Oliveira, os estivadores riograndinos tornaram-se sujeitos do espaço da cidade, deixando suas marcas na identidade da cidade do Rio Grande, onde construíram suas relações e demarcaram seus territórios com suas vivências e sociabilidades. A rotina e os itinerários percorridos pelos moradores, definiam o bairro do ponto de vista subjetivo, em suas diversas ruas mal desenhadas, mas cheias de vida e significados: “*O espaço da Vila do Cedro, apresenta-se enquanto espaço de conhecimento mútuo, de experiências e vivências compartilhadas*” (OLIVEIRA, 2000: 198). Disso é que definimos o bairro a partir das experiências concretas e simbólicas vivenciadas por seus moradores, para além de entendimentos oficiais das autoridades, dos planejadores, urbanistas e outras autoridades, como atualmente. No mesmo sentido diz o autor:

É neste lugar, ao mesmo tempo concreto e carregado de significados, que seus moradores deixam seus vestígios, imprimem suas marcas, manifestam suas emoções, uma vez que o espaço do bairro, se distingue do espaço privado, mas não é fechado a ele; pelo contrário, forma a seu redor uma espécie de zona protetora. A convivência entre seus moradores, irá possibilitar que o bairro permaneça como um lugar aberto, de domínio público, onde a privacidade de seus moradores, encontre aí um prolongamento [...] (OLIVEIRA, 2000: 198).

Assim, a Vila dos Cedros ou Bairro Getúlio Vargas escapava, na compreensão daqueles que ali viviam, de quaisquer considerações de ordem técnica e político-administrativa, sendo concebido a partir das vivências epidérmicas de seus habitantes e dos significados socioculturais edificados no devir histórico que marcou a sua constituição. Em outras palavras, “*Descortinar a Vila do Cedro, significa aventurar-se pela cidade dos estivadores, escondida, mal falada e por vezes esquecida. [...]*” (OLIVEIRA, 2000: 199). Isto é, a Vila do Cedro, denominada pelo autor como “cidade”, é fruto de um empreendimento dos despossuídos da vida, motivada como vimos pela impossibilidade real destes em adquirir seus próprios terrenos e habitações. Tratar-se-ia, então, da “cidade dos Homens do Porto”, marginalizada da “Cidade das Chaminés” que exalava progresso, labor e desenvolvimento. Neste universo, um mundo constituído à margem da cidade oficial, os seus moradores-estivadores possuíam uma rotina irregular de trabalho, e pela proximidade com o mesmo, era possível ir e vir de suas casas para o Porto mais de uma vez no mesmo dia. Tal fato contribuía para um contato mais estreito e regular entre os trabalhadores e suas respectivas famílias, e também um maior envolvimento e convivência com a vizinhança. (OLIVEIRA, 2000: 200). No seu dia-a-dia, os moradores ao percorrerem o bairro, produziam suas vivências mútuas e coletivas, redescobrimo a sua cidade diariamente, tecendo relações solidárias e de identidade como vizinhança, parentesco e companhias de trabalho. Neste aspecto, não existe como na grande cidade, uma dissociação clara entre o trabalho e a vida diária, o que é atestado pelos próprios itinerários percorridos e aos encontros que estes propiciavam com pessoas conhecidas:

¹⁹ No início desta década, a cidade do Rio Grande atestava uma população de 100 mil habitantes, sendo que desta totalidade, aproximadamente 80 mil viviam na zona urbana. O interessante é atentarmos ao fato de que 30% desta população urbana morava no denominado Cedro ou Bairro Getúlio Vargas. Tínhamos, assim, uma verdadeira cidade em magnitude dentro de Rio Grande. (cf. OLIVEIRA, 2000).

Neste cenário, assumem significativa importância as relações de sociabilidades estabelecidas entre os moradores. É inegável que todos encontravam-se em situações semelhantes. Cada morador do bairro auferia certo proveito dessa vizinhança, uma vez que recebe pequenas gratificações dos outros: sorrisos, saudações, cumprimentos, troca de palavras que dão a sensação de existir, de ser conhecido, reconhecido, apreciado, estimado. Além disso, situações de solidariedade recíproca, como emprestar uma xícara de açúcar, farinha de trigo; recolher a roupa da corda quando ameaça chover. Assim como, 'ofertar' as sobras do almoço para o cachorro do vizinho. (OLIVEIRA, 2000: 200-201).

Trata-se de relações sociais construídas e de um modo de vida reinventado em cada beco, em cada esquina, em encontros, gestos e ações de convivência recíproca entre os moradores. O bairro era a sua própria cidade, um mundo e um universo edificado prenhe de significados e sentidos existenciais. “[...] Desde então, o Cedro surge como lugar de moradia, de boêmia e de vivência dos estivadores. Afinal, para quê ir ao Centro, se podem adquirir e encontrar muito daquilo que precisam no próprio Cedro?“. (OLIVEIRA, 2000: 202). A sociabilidade partilhada no Bairro Getúlio Vargas também é atestada pela musicalidade que permeava aquele território e seus habitantes. Musicalidade encontrada nas narrativas dos moradores que deixava entrever um ambiente de fraternidade e de lazer aos moradores, pois ao saírem do trabalho, nem sempre se dirigiam imediatamente às suas casas, que se amontoavam em bares, botecos e mesmo garagens para toda essa interatividade. Desse modo,

Com seus encontros musicais, a sonoridade do Bairro Getúlio Vargas em muito contribuiu para a existência de espaços de sociabilidade. A música unindo-se aos sons dos navios e da Maria Fumaça, a sirene da fábrica de adubo, assim como o 'ruído' do cavaquinho e do tamborim, que alegravam e faziam dançar toda a vizinhança, parecem produzir uma musicalidade polifônica que nos fala sobre os sons do Porto. Até hoje, em muitas ocasiões, como Copa do Mundo, Festas de Final de Ano, isto se mantém. (OLIVEIRA, 2000: 211).

Dessa forma, as vivências cotidianas dos moradores e os significados que delas emergiam definiam o Cedro ou BGV como a própria cidade dos estivadores, um território produzido por experiências concretas e simbólicas que se entrelaçavam em todos os momentos da rotina diária, gerando experiências e sentidos existenciais para os seus habitantes. Mesmo assim, não podemos nos esquecer do aspecto também problemático representado pela infra-estrutura urbana do bairro, que configurava uma limitação a um mais apropriado afluxo de pessoas pelas vias de acesso deste território, o que pode ser depreendido a partir das afirmações do autor:

A imagem era de uma favela, com muitas ruas que são verdadeiros becos, ruelas sem nenhum tipo de infra-estrutura. As casas não guardavam distância entre si, o alinhamento das ruas era inexistente. Em alguns becos, até mesmo carroças não podiam transitar, dificultando a aquisição de alguns produtos por parte de seus moradores. Por ocasião da retirada das casas, que ocorrerá na década de 1970, as dificuldades enfrentadas pelos funcionários do DEPREC que formavam as equipes de remoção, acentuam novamente tais características do local. (OLIVEIRA, 2000: 206).

De um lado, a configuração física precária do bairro engendrava uma série de “improvisos” e apropriações singulares do território pelos moradores, que reconheciam o espaço como sendo o seu lugar de vida, e nele imprimindo suas marcas, rotinas diárias e partilha de significados os mais diversos. Mas como anunciado na citação acima, este mundo existencial sofrerá impacto do projeto desenvolvimentista da ditadura civil-militar brasileira, mais especificamente no relativo às obras ampliação do Porto Novo e a

conseqüente necessidade de liberar espaços para a instalação de empreendimentos econômicos que levará a remoção de centenas de moradias a partir da década de 1970.

2.3. As remoções na década de 1970: a “grande faxina” e seus reflexos

Nos anos 1960, com o fechamento da Companhia Swift, a cidade do Rio Grande adentrou em um quadro desfavorável no relativo ao desemprego causado por este fato, ampliando-se o quadro de miserabilidade as condições precárias de vida de muitas pessoas. Além disso, sem ampliou o consumo de drogas e a prostituição. E a partir da década de 1960, a imprensa abordará firmemente estes problemas, em paginas recheadas com diversos tipos de ocorrências, tais como os roubos, arrombamentos e episódios de agressões físicas, então muito comuns àquele momento da historia cidadina, e que tinham a Vila do Cedro como o seu palco. (OLIVEIRA, 2000: 215). Não é difícil imaginarmos, de antemão, que esta realidade de prostituição e drogadição – fomentada pela falta de perspectivas de trabalho e renda – serviram como fonte de legitimação e propaganda governamental e midiática em favor de todo um processo de “higienização” social através da remoção das chamadas “malocas” no BGV.

Tais notícias, em nosso entendimento, acabariam por se constituir em legitimação para que a zona portuária – e mais especificamente o Bairro Getúlio Vargas – sofressem uma série de intervenções por parte das autoridades, no sentido de uma “limpeza” dos elementos indesejados e a liberação de áreas para a expansão do Porto do Rio Grande. Neste caso, serão retomadas as tentativas de remoções ocorridas em décadas anteriores, mas agora dentro de um quadro muito mais amplo, pois que envolve um grande contingente populacional e uma organização complexa como suporte à política de “higienização”.

Do ponto de vista concreto, seriam as remoções de casas da década de 1970 amplamente justificadas em vistas de um progresso triunfante que estava se processando na cidade marítima em decorrência dos projetos econômicos e estratégicos referidos no capítulo anterior. Diríamos, então que ganham ainda mais visibilidade, os problemas como a falta de higiene, a promiscuidade e a drogadição, que associados ao Bairro Getulio Vargas, em finais de 1971, serviriam como justificativa às remoções a serem realizadas.

Assim, a administração portuária se manifesta à direção geral do DEPRC, para justificar a retomada das remoções, que a partir daí ganhariam uma dimensão ainda mais notória. Ao mesmo tempo, o executivo municipal manifesta ao DEPRC – Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, a necessidade de levar a termo a urbanização da localidade, argumentando no sentido de se evitar o aumento de incidência de malocas e também os decorrentes problemas a elas vinculados, como a drogadição, a prostituição e a insalubridade – responsáveis pela degradação dos cidadãos e a instabilidade social e política.

Mas, como já afirmamos, tais particularidades devem ser associadas aos “interesses nacionais” de ampliação do desempenho das atividades portuárias, motivo pelo qual recomendava o afastamento de elementos duvidosos daquela localidade para bem longe da zona portuária. (OLIVEIRA, 2000: 221). Sendo assim, se articulou o intento de alijar a precariedade representada pelas malocas à “boa sociedade” e à “estabilidade social” através da retirada dos moradores daquele território; com o desenvolvimento almejado pelo país, em que o Porto do Rio Grande assumia papel central em sua concretização no “bom andamento dos serviços” e na “formação da indole portuária”. (OLIVEIRA, 2000: 221-222).

A remoção das moradias liberava espaços à abertura de ruas, à construção de silos e armazéns e à edificação dos próprios estabelecimentos portuário-industriais necessários aos grupos econômicos que aí poderiam se instalar. Para o Porto do Rio Grande, uma oportunidade clara e indispensável ao incremento de sua movimentação comercial e ampliação das exportações. Mas tudo isso causava problemas e perspectivas aos que ali moravam:

A questão da remoção das casas, tem uma espécie de duplo significado. Se por um lado a remoção significou, numa primeira leitura, o afastamento de um grande número de trabalhadores portuários das cercanias de seu ambiente de trabalho, dissociando as funções de morar com trabalhar. Por outro lado, como se tratavam de ocupações irregulares, a transferência/remoção significava a possibilidade de conquista de um terreno próprio, escriturado [...] (OLIVEIRA, 2000: 222).

Todavia, mesmo ante os aspectos positivos trazidos pela remoção das moradias, que dizem respeito estritamente a questões jurídico-legais como títulos de propriedade, é inegável que toda esta mudança territorial que elas traziam, colocava em questão toda a vida material e simbólica edificada pelos moradores do BGV durante décadas, o que representava a ruína de todo um universo construído e preenchido de significados para os seus habitantes. Para termos uma dimensão aproximada da amplitude da remoção das moradias, é altamente ilustrativo que entre maio de 1971 e março de 1973 – isto é, em menos de dois anos – foram removidas aproximadamente 1000 moradias, incluindo cantinas, bares e boates do entorno do Porto Novo para bairros muito distantes daquelas imediações, causando enorme transformação da área portuária. (OLIVEIRA, 2000: 223). Neste processo de grande amplitude e impacto:

Do anúncio das remoções, passando pela mudança, onde casebres de madeira atravessam a cidade²⁰, em cima de triângulos puxados por tratores, 'Trojan'. Os então moradores experimentam situações bastante tensas e, em alguns casos, constrangedoras. A presença dos funcionários do DEPREC era acompanhada de pânico e pavor, para grande parcela de moradores. Isto em função da entrega da notificação pelos funcionários do DEPREC, dando ciência que em poucos dias, os 'invasores' teriam que ser removidos. [...] (OLIVEIRA, 2000: 223).

Para evidenciarmos a dimensão da transformação nas relações das populações que viviam naquele território, e, portanto, das possíveis rupturas materiais e simbólicas, na tabela abaixo apresentamos dados das populações removidas no período de 1971 a 1973.

Tabela: Remoção de casas (1971-1973) Bairro BGV, Rio Grande

ETAPA	PERÍODO	CASAS REMOVIDAS
1ª Etapa	1971	86 casas
2ª Etapa	1971	264 casas
3ª Etapa	1972	83 casas
4ª Etapa	1972	172 casas
5ª Etapa	1972/73	359 casas
TOTAL	Maio 71 – março 73	964 casas²¹

FONTE: Biblioteca da SUPRG, in Oliveira (2000: 223). Adaptado por Diego Cipriano.

²⁰ Conforme nos esclarece Solismar Martins, a recorrente expressão "remoção de casas" é utilizada no sentido de que estas moradias eram sempre de madeira, e que por isso, um fato muito comum, mas décadas de 1960 e 1970, era a remoção de casas inteiras que passeavam pelas ruas de Rio Grande do seu local de origem até os terrenos para os quais eram destinadas. Ele acrescenta que nestas operações, retiravam-lhes as telhas de barro por estas representarem um peso considerável ao seu transporte. (MARTINS, 1997: 42).

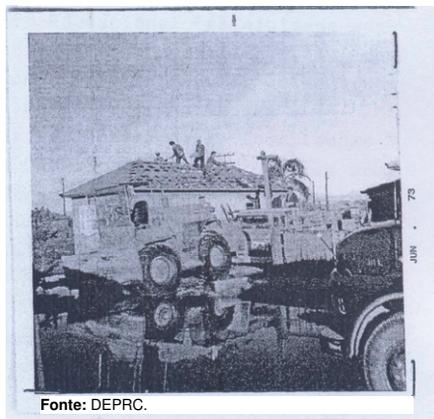
²¹ Não é por acaso que Carlos Alberto de Oliveira, em sua tese de doutorado *Quem é do mar não enjoa: Memória e Experiências de Estivadores do Rio Grande/RS (1945-1993)*, cunhará o termo "grande faxina" para significar a amplitude e a intensidade do processo de remoção das moradias e moradores do BGV. (OLIVEIRA, 2000: 215).

Podemos ver, então que na área correspondente ao Porto Novo – mais especificamente no Bairro Getúlio Vargas – a cada ano em torno de 250/300 famílias, e no curto espaço de três anos, o total de 964 famílias, em torno de aproximadamente 4 mil pessoas, foram removidas com suas respectivas casas, de seu território e relações estabelecidas em nome do desenvolvimento. E, se considerarmos que tal processo se estendeu até os anos 1980, a dimensão do problema social amplia-se.

Nesta obra, no entanto, focaremos especificamente o período de 1971 a 1973. Até porque, conforme nos alerta César Martins, à medida que as atividades do Porto do Rio Grande deslocaram-se do Porto Velho para o Porto Novo, e na década de 1970, para o chamado Superporto, as remoções abrangeram também terrenos nas proximidades da Barra, situada dez quilômetros do centro da cidade. (MARTINS, 2011: 73).

No nível prático e operacional, os terrenos destinados aos removidos, em outras localidades da cidade, eram adquiridos com recurso financeiro doado pela SAMRIG (Sociedade Anônima Moinhos Rio-Grandenses) à SORAN – Sociedade Rio-grandina de Auxílio aos Necessitados, que se responsabilizava da compra e do pagamento das respectivas escrituras das novas moradias aos ocupantes de novos terrenos.

Figura 5: Trabalhadores retirando telhas de casas a ser removida, e posteriormente puxada pelo trator.



Fonte: DEPRC.

Na medida em que, de um lado, se retiravam famílias da área do Porto Novo e as liberava para

ocupação empreendimentos econômicos, de outro lado, as populações deslocadas contribuíram à ocupação de outros terrenos, com a origem e/ou crescimento de outros bairros de Rio Grande, sendo um exemplo a chamada Vila São João. (OLIVEIRA, 2000: 227-229). Neste aspecto, um dos problemas que se colocava a partir da remoção das moradias para zonas distantes da urbe, era o do deslocamento diário dos moradores-estivadores removidos até o seu local de trabalho, como anunciamos anteriormente. Para isso, algumas medidas pontuais foram tomadas para, ao menos, suavizar o problema:

Visando minimizar os deslocamentos dos estivadores e demais trabalhadores do Porto, foram criadas novas linhas de Transporte Coletivo, como a Linha Polivalente (Rheingantz e Portugal), que ligam a Vila São João e o Porto Novo, cruzam a Vila dos Cedros (BGV) e dirigem-se até a Vila São João, em seus trajetos, cruzam outros tantos bairros que surgem após a remoção das casas da Vila dos Cedros. A Linha Rheingantz possui 23,3 Km e a Linha Portugal possui 24,9 Km de extensão. (OLIVEIRA, 2000: 229).

Acreditamos que as medidas compensatórias acima citadas eram de caráter pontual e visava tão somente atenuar os reflexos trazidos pelas remoções às pessoas que trabalhavam próximas ao Porto Novo, no território do Bairro Getúlio Vargas, e que de agora em diante se encontravam muito afastadas destas imediações.²² Além disso, o problema gerado não era exclusivamente no que tange ao ir-e-vir para o

²² No desenvolvimento da pesquisa surgiu a possibilidade de verificar com estes moradores removidos, quais seriam hoje suas perspectivas na realidade atual, e que seriam resultantes daqueles processos. No entanto, ampliaríamos em muito nosso estudo, mas

trabalho no Porto, pois que o problema, além de comportar questões de caráter social e econômico, também perpassava elementos culturais de identificação daqueles moradores-trabalhadores com o seu antigo modo de vida como um todo. É aqui que César Martins corrobora as descrições e análises realizadas por Oliveira (2000), de que nos utilizamos anteriormente, explicitando um entendimento mais abrangente das remoções e suas repercussões aos moradores por ela atingidos:

A distancia do trabalho na beira do cais afastava não somente os trabalhadores de suas moradias, mas também dos rituais que envolviam o ir e vir pelas ruas do centro e especialmente da Vila do Cedro (atual Bairro Getúlio Vargas), limítrofe ao Porto Novo com suas moradias auto-construídas e toda uma riqueza cultural. [...] (MARTINS, 2011: 73).

Assim, não foram removidas apenas casas, mas também com elas, projetos de vida e todo um universo material e simbólico dotado de singularidade para os moradores do Bairro Getúlio Vargas. É assim que César Martins, ao refletir sobre as remoções das moradias da zona portuária, no contexto da atualidade, realiza um apanhado histórico das também efetuadas em épocas passadas, mais especificamente no contexto dos anos 1970, corroborando os pressupostos que aqui levantamos. Afirma ele de maneira muito clara:

[...] Partimos do princípio que moradores são pessoas que moram. Morar contém o habitar como outros seres vivos e agrega as dimensões humanas de suprir a necessidade de proteção para repor energias e as dimensões do desejo de identificação e reconhecimento. A concretude é que aqueles moradores moravam e moram em áreas portuárias e com todas as vicissitudes das suas condições de moradia, eles não apenas habitam, mas moram. (MARTINS, 2011: 91).

Aqui, César Martins estabelece uma nítida diferenciação entre o “habitar” e o “morar”, estando a primeira noção identificada com a mera ocupação material do território por pessoas que ali existem, enquanto que a segunda diz respeito a algo maior e ainda mais significativo à compreensão de nosso livro, isto é, à totalidade dos vínculos materiais e simbólicos estabelecidos pelos moradores com o seu lócus de vida, com todos os sentidos existenciais de que estão permeados. Disso, conforme Martins (2011), as remoções teriam ocorrido de maneira forçada e sem nenhuma espécie de diálogo aberto com os moradores envolvidos. Em decorrência estas pessoas foram obrigadas a serem deslocadas de sua “área de convívio” para zonas da cidade que não contavam praticamente com nenhuma condição de sobrevivência, incluindo terrenos da Vila São João e Vila São Miguel, o que trouxe um significativo desenraizamento dos mesmos. (MARTINS, 2011: 94-95; 87 e 106).

2.4. As remoções das casas e o declínio da “cidade dos estivadores”

Portanto, o processo de ocupação da cidade do Rio Grande, e mais especificamente o do território do Terrapleno Oeste do Porto Novo, deu-se mediante uma transformação das condições ambientais pelos estabelecimentos humanos ao longo de muitas décadas. Estas transformações do espaço físico pelos agentes envolvidos deram origem a um espaço socialmente produzido e partilhado pelos seus habitantes, constituindo gradativamente o território do chamado Bairro Getúlio Vargas, um espaço que o caracterizou como “a cidade dos estivadores”. E como tal, com vínculos de solidariedade e sentidos existenciais partilhados pela coletividade de moradores em torno de atividades portuárias.

consideramos válida e até mesmo necessária a oportunidade de aprofundar estes aspetos em estudos futuros. Ou seja, de ampliar esta pesquisa com entrevistas, narrativas e relatos de pessoas que foram removidas naquela época.



Fonte: César Martins.

No processo de constituição do BGV, inserido no contexto maior da expansão portuária de Rio Grande, deram-se significativas transformações territoriais até que as localidades que compreenderiam o território do Porto Novo tivessem os seus limites claramente definidos. Tais transformações no referido território ao estabelecimento das ocupações humanas, paralelamente à adequação do mesmo à ampliação das atividades portuárias, se deram através da iniciativa e/ou tentativa de remoção de moradias desde a década de 1940 – processo que se estenderá enquanto ameaça às populações que ali viviam, e que será retomado com maior força no início dos anos 1970. Assim, de 1971 a 1973, grandes contingentes populacionais foram removidos da zona do Porto Novo – Bairro Getúlio Vargas – para subúrbios da cidade que não contavam com mínimas condições materiais de sobrevivência aos seus moradores (Anexos IV e V). No entanto, muito mais do que casas de madeira em estrutura precária foram removidas daquele território, mas sim projetos de vida daqueles que ali viviam e se relacionavam com a coletividade maior de um território produzido e socialmente partilhado construído nas décadas anteriores.

No próximo capítulo, aprofundaremos este processo de remoção, e suas implicações na vida socioeconômica, cultural e territorial destes grandes contingentes populacionais, através da remoção de muitas moradias do BGV para outras localidades. Entretanto, focalizaremos a forma com que estes fatos foram destacados e narrados pela imprensa citadina, pelos agentes portuários e pelos políticos locais. Em complemento, também, faremos referência às falas de um funcionário que coordenou diretamente estes trabalhos de remoção das moradias.

CAPÍTULO 3

A REMOÇÃO DAS MORÁDIAS DO BAIRRO GETÚLIO VARGAS DE 1971 A 1973: Reconstituindo o cenário e as conseqüências no processo histórico

Neste capítulo, apresentamos e analisamos os discursos dos *agentes hegemônicos*²³ que atuaram na remoção das moradias do BGV no período de 1971 a 1973, focalizando os discursos proferidos pela imprensa e pelos políticos locais. Eventualmente, na tentativa de reconstituir este cenário e os posicionamentos dos agentes envolvidos neste episódio, recorreremos pontualmente a algumas referências presentes em documentos do antigo DEPRC – Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, ao relato do coordenador das remoções à época e de antigos moradores²⁴ daquele bairro.

O objetivo foi, a partir da reconstrução deste cenário, analisar globalmente as conseqüências da remoção das casas para os antigos moradores do BGV, num esforço de descortinar a forma pela qual os diversos atores em questão compreenderam este acontecimento histórico, que para nós trouxe forte desenraizamento territorial aos antigos moradores do bairro.

Neste caso, analisamos as notícias do *Jornal Rio Grande* (Anexos I, II e III), periódico impresso e de circulação diária na cidade, paralelamente às atas da Câmara de Vereadores, com o pronunciamento de alguns parlamentares locais e seus posicionamentos em relação ao episódio da remoção das moradias do BGV na década de 1970. E ainda nos apoiamos em comentários extraídos do depoimento do Sr. João da Silva²⁵, inspetor-chefe do serviço de remoção das moradias nos anos setenta, assim como em alguns ofícios emitidos pelas autoridades portuárias. Todos os documentos analisados inserem-se no recorte temporal que adotamos, isto é, entre os anos de 1971 e 1973.

Neste período, foram removidas cerca de mil (1000) famílias num processo marcado por dificuldades de deslocamento das casas, em que as mesmas foram compelidas a ocuparem terrenos muito distantes do centro urbano de Rio Grande. É sobre este quadro geral que nos debruçaremos a seguir.

3.1. O discurso sobre as remoções na ótica da imprensa local

No relacionado às remoções das moradias do Bairro Getúlio Vargas no início da década de 1970, o *Jornal Rio Grande*, de circulação local e à época, veiculou uma série de notícias a respeito do tema.

A primeira matéria do periódico é datada da segunda semana de maio de 1971, intitulada “Ocupantes de terrenos nas proximidades do porto intimados a retirar moradias” como manchete principal. Nesta notícia, o jornal informa aos leitores que a avenida principal da zona portuária, a Honório Bicalho, passará por imensas transformações em sua feição, em que as casas de madeira seriam substituídas por extensos edifícios comerciais e industriais. Na manchete, destaca-se que seria “o progresso que começa a evidenciar-se²⁶ logo que o viajante desembarca no porto do Rio Grande.”²⁷ Diz-se ainda que nos diálogos

²³ Qualificamos como “agentes hegemônicos”, sob um ponto de vista genérico, aqueles grupos sociais dotados de um maior poder decisório e operacional no que se refere à remoção das moradias no BGV (políticos locais e autoridades portuárias), assim como parte da imprensa jornalística da cidade (*Jornal Rio Grande*), por sua capacidade e alcance na formação da opinião pública em geral.

²⁴ Neste aspecto, dispomos do relato de apenas um morador sobre o episódio das remoções, fornecido pelo pesquisador Carlos Alberto de Oliveira. Até porque, nosso objetivo não foi analisar as narrativas dos mesmos, mas sim reconstituir este cenário e evidenciar, a partir de múltiplos discursos, as conseqüências advindas que tal processo trouxe à vida destas pessoas, de uma forma mais geral e menos específica.

²⁵ Utilizamos um nome fictício para o depoente, visando manter a sua identidade em sigilo, tendo em vista que viveu e relatou fatos relativos a um período ditatorial da história brasileira.

²⁶ As palavras, frases ou expressões em negrito deste capítulo não constam nos documentos analisados, sendo que o acento cumpre aqui a função de conferir destaque textual às expressões e idéias-chave no estudo realizado e, portanto, à interpretação que construímos neste trabalho.

mantidos entre a equipe do impresso e autoridades portuárias do DEPRC – Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, de que os moradores já haviam sido notificados da retirada das moradias daquela zona devido à necessidade que o Porto tinha em ocupar novos terrenos para a sua expansão. Assim, o jornal parece de acordo com essa “necessidade” de expansão, explicitando na mesma matéria detalhes de seus argumentos:

[...] Como se sabe, ao longo das avenidas Honório Bicalho e Pedro II a maioria das casas ocupa terreno indevidamente. Trata-se de uma ocupação pura e simples, que vem de longa data e que, também há muito tempo já poderia ter sido coibida visto que os planos são de localizar ali, estabelecimentos industriais e comerciais. Todos os proprietários de casas sabiam que ali se encontravam a título precário, não tendo, por isso constituído surpresa a intimação que receberam esta manhã. [...]²⁸

Desse modo, percebemos o destaque do suposto caráter ilegal e indevido das ocupações, no sentido de deslegitimá-las, e, portanto, de justificar sua desapropriação, além de pressupor a anuência das autoridades locais em não coibir àquelas ocupações. Por fim, diz que os moradores estavam cientes da precariedade destas ocupações, pelo que a intimação não teria causado grande surpresa aos mesmos.

Mas, também se utilizava o argumento da existência de boates, zonas de prostituição ou de uso de drogas, como justificativa da necessidade de remoção de tais moradias. No caso das boates, por exemplo, apesar de estas terem requisitado aos poderes públicos alvarás para que funcionassem mais próximas à zona portuária, também haveriam seriam removidas. É assim que em ofício de novembro de 1971, o administrador do DEPRC, Ivo Pereira Braga, dirigindo-se ao Diretor Geral do órgão, defende a continuidade ininterrupta dos trabalhos de remoção e descarta qualquer possibilidade de revisão do cronograma destas mudanças. Para ele, a expansão portuária é uma necessidade à ampliação da capacidade de armazenagem do Porto, assim como a abertura de vias que propiciariam um acesso mais adequado às instalações portuárias. Tudo isso no sentido de prover “[...] a infra-estrutura de que necessita a produção gaúcha para sua industrialização, estocagem e escoamento [...]”²⁹. E lembra o fato de que “Já removemos mais de trezentas (300) casas, sem qualquer problema, inclusive duas boites, não sendo justa qualquer alteração de nosso programa de trabalho [...]”³⁰. Na seqüências do texto na íntegra, a autoridade portuária busca deslegitimar a permanência das boates na zona portuária, na medida em que “[...] os altos interesses da economia riograndense, não devem ser prejudicados por um número ínfimo de ‘boites’ (antros de prostituição e venda de tóxicos) [...]”³¹, situando-as como ocupações de caráter ilegal que se chocava com os interesses da nação como um todo: “[...] localizadas na área de administração portuária, como invasores, favorecem a corrupção de todos os que labutam no pôrto, prejudicando, desta forma, o bom andamento dos serviços a fim de se conseguir a estabilidade social do meio [...]”³².

Em épocas passadas, foram cedidos à Prefeitura, dezessete quarteirões sem interesse à expansão portuária, preferencialmente destinados à implantação de núcleos habitacionais de pessoas ligadas às atividades portuárias, não nos parecendo de justiça, portanto, a futura localização dos antros citados, mesmo nas proximidades desses quarteirões. Constituído-se, as atividades portuárias, em alto interesse nacional, não podemos deixar de considerar o problema da segurança, que, em tudo, recomenda o afastamento de desocupados e viciados, atraídos por tais ‘boites’, para zonas bastante

²⁷ *Jornal Rio Grande*, sábado, 15 de maio de 1971, n. 133. Ocupantes de terrenos nas proximidades do porto intimados a retirar moradias (p.1 - manchete).

²⁸ Idem.

²⁹ Of. DEPRC, 25 de novembro de 1971.

³⁰ Idem.

³¹ Idem.

³² Idem.

distantes de nossos entrepostos de inflamáveis e demais instalações. Finalmente, não tendo havido nenhum problema nas remoções já realizadas, conforme mencionamos acima, não vemos porque da alteração de nossos trabalhos, cabendo, unicamente à Prefeitura e à segurança, a concessão ou não de funcionamento nos novos locais, ou a destinação de área em outro lugar, já que procederemos a transferência das casas para onde for determinado. [...]³³

Por outro lado, o inspetor João da Silva, responsável pela operação das remoções, afirmou não haver alternativa à retirada das moradias do BGV, já que naquela época vivia-se sob um regime ditatorial: “[...] *O regime era outro. O regime era... Não tinha muito o qui discuti. A ordi era removê! [...]*”³⁴. Mas, ao mesmo tempo justificava a remoção com ao argumento de que estas pessoas não tinham direito legítimo aos terrenos, e, portanto, poder-se-ia retirá-las dali: “[...] *Primeiro o terreno não era deles... não era deles [...]*”. (SILVA, 2011). Apesar disso, ele ameniza as conseqüências sociais que o evento teria ocasionado, dizendo que o Porto ofereceu todas as condições necessárias à remoção das moradias e o seu restabelecimento em outros terrenos: “[...] *então o porto oferecia aquela coisa toda, aquele... aparato todo: caminhões, trator... é... tudo! Não tinha problema algum! Eles não metia a mão em nada! O dono da casa não metia a mão em nada!*” (SILVA, 2011).

Também, a Prefeitura Municipal teria auxiliado na remoção das moradias, mas apenas junto aos moradores que fossem proprietários de outro terreno disponível; caso contrário, localizar-se-iam em área próxima à localidade denominada como Bosque Silveira, nos Carreiros, cedida igualmente pela Prefeitura. Vale notar que, segundo o periódico, as intimações tinham o prazo de 50 dias, expirando na data de 5 de junho daquele mesmo ano, para que o DEPRC dispusesse dos terrenos à sua posterior destinação.

No entanto, a justificativa de fundo das remoções pode ser apreendida na citação abaixo, na qual se destaca que a área do porto já esperava diversos empreendimentos e seus investimentos na zona portuária:

[...] Sabemos que já varias firmas daqui e de outros municípios, interessadas em estabelecer-se nas proximidades do porto erguendo edifícios que darão um novo aspecto as duas importantes avenidas, que são as primeiros (sic) a ser percorridas pelos que desembarcam em nosso porto e não lhes tem podido oferecer até agora uma visão de progresso e desenvolvimento do Rio Grande. Entre as firmas, temos conhecimento de que uma cujos produtos são conhecido (sic) em todo o país já elaborou um armazém silo cuja altura será equivalente a um edifício de dez pavimentos³⁵.

Ou ainda quando, em outra oportunidade em suas matérias é dito:

[...] Já se fala em mais duas empresas, além da Samrig, que estariam interessadas em localizar-se na avenida Honório Bicalho, por necessidade de estar próximas ao porto, por onde lhes chega a matéria prima. Essas empresas, ao que se diz seriam indústrias de adubos, que estariam procurando chegar primeiro a fim de ocupar as áreas excelentemente localizadas, que o DEPRC, sãbiamente, destinou para tal fim³⁶. [...]

Parece-nos que, de um lado, o periódico a cada momento vai dando realce aos novos empreendimentos que possivelmente se instalariam no Porto, e assim esperando angariar apoio dos

³³ Of. DEPRC, 25 de novembro de 1971.

³⁴ Entrevista realizada com o Sr. João da Silva na Superintendência do Porto do Rio Grande, em 19 de Agosto de 2011 às 16h.

³⁵ *Jornal Rio Grande*, sábado, 15 de maio de 1971, n. 133. Ocupantes de terrenos nas proximidades do porto intimados a retirar moradias (p.1 - manchete).

³⁶ *Jornal Rio Grande*, 27 de maio de 1971, n.143. Novas habitações (p.2).

leitores ou pelos menos justificando as remoções que estavam sendo realizadas. De outro, o jornal busca legitimar esta “necessidade” de progresso e dos investimentos, como se antecipando às possíveis resistências ou reações dos moradores às remoções, expressando-se assim: “[...] *recomendávamos aos ocupantes dos terrenos da periferia do bairro Getúlio Vargas para que pusessem as ‘barbas de mólho’*.”³⁷.

Então, se tais remoções relacionavam-se diretamente aos interesses de empresas locais e de outras em se instalarem em Rio Grande, elas também anunciavam um futuro que se descortinava por ocasião dos investimentos que se efetivariam a partir da retirada daqueles que ali moravam, como vemos no seguinte excerto:

Ninguém segura mais este Rio Grande, que experimenta a maior explosão de progresso de toda a sua existência superior a dois séculos, e está se encaminhando para tornar-se um dos municípios mais importantes do Rio Grande do Sul, o de maior renda ‘per capita’, o que possuirá o maior porto do continente e o maior parque industrial do Estado. O banimento da demagogia operou no milagre, fechando o pano para o melodrama das greves e das agitações de toda hora, que foi encenado até março de 1964. Estamos em plena época de um trabalho entusiástico e contagiante, a que só néscios, os malandros e os sem vergonhas – que existem em toda a parte – não ligam a mínima importância. A maioria imensa da população porém, sabe que é tempo de construir e que já deixamos, há muito, o rol dos eternos esquecidos.³⁸.

Estes investimentos, conforme o senhor João da Silva, encarregado das remoções das moradias, motivaram a remoção de aproximadamente 2000 casas num período de uma década, entre os anos de 1971 e 1981. E confirma que a motivação para a retirada das moradias do Bairro Getúlio Vargas veio do interesse das empresas em se instalarem na zona do Porto Novo, onde se situava o bairro:

Eu acredito que as firmas...as firmas...tavam interessadas em se estabelecê aqui na volta do porto...e... terreno...terreno tava tudo ocupado por casa... a proposta era removê as casa...e as firmas se comprometiam a comprá o lote lá..ô.... o terreno pra í numa vila dessas qualqué que tivesse pago. (João da Silva, 2011).

Conforme relata o inspetor João, as firmas, em realidade, adquiriram os lotes mediante pagamento, sendo que tais recursos financeiros eram empregados a comprar terrenos na periferia da cidade para abrigar os moradores removidos.

Mas isso ocorria associado à produção da imagem de um Rio Grande seguia sempre à frente, progredindo com sua gente ordeira que olhava para o futuro, em contraposição a uma época de obscuridade, para ingressar num tempo de prosperidade.

E porque é tempo de construir, as quase malocas (sic) da periferia do bairro Getúlio Vargas estão sendo retiradas, com vantagem enorme para os seus possuidores, porque a administração atenta para o possível problema social e evita que ele se apresente. Mas, além das 64 moradias, que estão sendo levadas para um bairro distante do porto, há muitas mais para cederem lugar a construções imponentes, que servirão como local de trabalho, onde muita gente irá exercer atividade em troca de remuneração, que significará o seu sustento e o de seus dependentes.³⁹.

Aqui, as residências a serem retiradas, as “quase malocas”, deixariam a área livre para que empreendimentos pudessem se instalar e, assim, promover a oferta de empregos e melhores condições de vida aos cidadãos como um todo. Neste caso, os leitores deste periódico poderiam assim se identificar com

³⁷ Idem.

³⁸ Idem.

³⁹ Idem.

o discurso justificador das remoções, e também coadunarem com a expectativa de novas oportunidades de moradias mais adequadas para muitos que o “progresso” tornaria possível, uma vez que as condições de habitabilidade mostravam-se precárias até então:

Grande número de casas localizadas na área a ser ocupada pelas novas indústrias é de pessoas que trabalham no porto. Pessoas que podem e devem aspirar condições melhores para si e seus familiares através de casas de alvenaria com os mínimos requisitos de conforto. Pessoas para as quais devem ser destinados com a maior brevidade, os projetados apartamentos que o DEPRC anunciou antes da Revolução, mas não executou, que uma cooperativa local tomou a si construir, mas até agora nada pode fazer [...].⁴⁰

Desse modo, a destinação de novas residências aos moradores removidos, também seria uma responsabilidade das autoridades portuárias, uma vez que os próprios trabalhadores portuários teriam o direito de dispor de habitações de melhores condições materiais para si e suas respectivas famílias. Neste sentido, o jornal explicita em alto e bom tom: “[...] não nos conformamos com esta demora, que poderá ser motivo de dificuldades para os portuarios moradores no bairro Getúlio Vargas, nos quarteirões que em breve serão solicitados por empresas industriais”⁴¹. A preocupação com a demora, assim, parece decorrer da preocupação de que: “Rio Grande não pode parar, nem mesmo para esperar que processos entrem e saiam de gavetas. A época é de dinamismo elevado a altas potencias e não comporta delongas”⁴².

É assim que ao final deste mês de maio de 1971, atesta o periódico o bom andamento na transferência das casas da zona portuária para outras localidades da cidade, destacando esta idéia nos seguintes termos: “Prossegue, satisfatoriamente, a mudança de moradias do bairro Getúlio Vargas na parte em que dentro de mais alguns dias deverá ser construído um importante estabelecimento industrial.”⁴³ E de que: “Muitas casas já saíram do lugar em que se encontravam e que é propriedade do DEPRC.”⁴⁴ É neste sentido que rememora-se o prazo das intimações aos moradores do Bairro Getúlio Vargas e a necessidade de uma possível prorrogação do prazo fixado à desocupação dos terrenos:

As intimações para desocupação, como se sabe, referiam um prazo que expiraria no dia 5 de junho. Este dia está próximo e, talvez o prazo não seja suficiente para que a área esteja até lá, completamente livre. Entretanto os esforços são muitos e dignos de menção⁴⁵.

Nesta interpretação, o progresso do Porto dependia da liberação de espaços destinados à sua expansão e aprimoramento de suas instalações. E as remoções são colocadas como necessárias e, portanto sendo legitimadas, sobretudo, através do argumento de que os ocupantes dos antigos terrenos eram, na verdade, invasores. Também consideramos o interesse da autoridade portuária em promover a imagem do Porto do Rio Grande em âmbito nacional, e para isso, a permanência, seja de casas de moradia ou de “diversão” em seus arredores – como no já analisado ofício do DEPRC de 25 de novembro de 1971, não era bem vista neste cenário de mudanças e de projeção de Rio Grande em todo o Brasil. Afinal, semelhantemente à cantilena nacional dos governos militares, este era um Rio Grande que ia sempre à frente, e que ninguém mais poderia segurar.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ Idem.

⁴² Idem.

⁴³ Jornal Rio Grande, 31 de maio de 1971, n.146. Corujando (p.2).

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ Idem.

3.2. Problemas, contradições e acontecimentos nas remoções

Todavia, ao final do mês de junho de 1971, o jornal Rio Grande veiculou, em sua contracapa, descontentamentos dos moradores com a retirada das casas do Bairro Getúlio Vargas. Nesta matéria, intitulada “Há descontentamento quanto a transferência das casas da Av. Honório Bicalho”, consta que as remoções das moradias causam apreensões em líderes de várias entidades e de pessoas diretamente atingidas pelas mudanças em curso, como segue no fragmento abaixo:

Acontece que os moradores daquela faixa de terra a ser desabitada, são transferidos para a zona dos Carreiros, em local não bem apropriado para tal fim com enormes prejuízos materiais e monetário (sic), pois os poderes públicos não vem dando a importância a necessária assistência a tal serviço pois as casas são tiradas do bairro Getúlio Vargas, muitas já desmontadas, e simplesmente largadas (sic) no local de sua nova localização sem que seja dada uma maior assistência ao seu proprietário⁴⁶.

Verificamos, portanto, que as localidades para onde foram removidas as moradias retiradas do BGV não estavam em condições básicas de habitação, já que as residências eram simplesmente depositadas em seus terrenos de destinação, conforme a matéria jornalística supracitada. Neste sentido, é dado destaque a uma reunião entre entidades classistas dos portuários com a municipalidade, visando discutir e buscar uma solução ao problema vivenciado pelos moradores. Afinal, como consta na matéria, “[...] *Alegam aqueles moradores que a mudança de casas, da maneira como vem sendo procedida, vem causando sérios transtornos aos atingidos pela medida, sendo, até, desumana [...]*”⁴⁷. E assim, o dirigente da Sociedade Amigos do Bairro Getúlio Vargas, Sr. André Alves de Oliveira, diz: “*nós os dirigentes classistas não somos contra a retirada das casas, em absoluto. Não queremos enterrar o progresso. Queremos isso sim, que não se venha a criar um novo cedro nas proximidades dos Carreiros*”.⁴⁸ Desta forma, o dirigente do bairro teria expressado preocupação com as conseqüências que as remoções poderiam produzir às novas localidades que estavam sendo ocupadas com as casas removidas. Também, segundo a matéria:

O presidente da Sociedade Amigos do Bairro Getúlio Vargas, disse nos, ainda, que um dos grandes prejudicados com a transferência das casas para tão longe foi o próprio pôrto pois diversos trabalhadores que soltam do serviço as 19 horas não poderão voltar a trabalhar na mesma noite, pois quando soltarem novamente não poderão ir para casa pois residindo nos Carreiros não haverá mais condução. Segundo apuramos também, vários deles já estão dormindo nos porões dos navios, nos armazéns ou então ficam perambulando pelas boates a fim de aguardarem que amanheça para outra vez trabalharem⁴⁹.

Assim, conforme relata o periódico, outra conseqüência negativa da remoção das moradias reside nos problemas de locomoção que os moradores removidos do BGV para os seus novos locais de destinação, estavam vivenciando desde então, com uma piora qualitativa nas condições de trabalho destes obreiros portuários em função de problemas de transporte do trabalho para suas novas residências.

Através do depoimento do Sr. João, inspetor de remoções à época, amplia-se as informações sobre as remoções, servindo-nos como um ponto de vista de quem esteve diretamente envolvido nesta tarefa. Diz ele que a dinâmica da remoção das casas, seu rigor, seguia certo padrão operacional desde a retirada,

⁴⁶ *Jornal Rio Grande*. 23 de junho de 1971, n.165. Há descontentamento quanto a transferência das casas da Av. Honório Bicalho. (p.8 – contracapa).

⁴⁷ *Idem*.

⁴⁸ *Idem*.

⁴⁹ *Idem*.

passando pelo transporte e culminando até a recolocação das mesmas nos terrenos a que eram destinadas. Nesta descrição, afirma ele:

[...] ficava tudo dentro do caminhão! E vinha tudo pra garage, ficava tudo cuidadinho aí. Os telhas, as telhas, os móveis. Utensílios deles, da casa, todinho! Aí nós montava a casa em cima do... do triângulo... levava... se... se era... os terreno doado ou terreno que já tinham... adquirido... nós levava pra lá, montava... de tardezinha, já tava pronta a casa! (João da Silva, 2011).

Mas todas estas operações foram acompanhadas de infortúnios por vezes revestidos de gravidade, no que diz respeito à própria locomoção das casas e aos problemas no transporte das mesmas até as suas respectivas destinações. O *Jornal Rio Grande*, em matéria do final de junho de 1971, intitulada “Trânsito continua fazendo vítimas”, relata episódio em que um menor fora atropelado por um trator do DEPRC, assim como as consequências imediatas após o fato, como segue:

O menor Jorge Antônio Rosa Dutra (11 anos rua Colúmbia, nº 639), filho de Henrique Dutra e Rosa Dutra foi atropelado por um trator pertencente ao DEPRC o qual na oportunidade transportava uma casa, do bairro Getúlio Vargas para os Carreiros e era dirigido por Manoel Soares de Oliveira (rua Coronel Sampaio, nº 294). O referido motorista conduziu a vítima ao Pronto Socorro mas demonstrando sua irresponsabilidade, continuou trabalhando normalmente sem comunicar o fato as autoridades que só vieram a sabê-lo através de um telefonema procedente do Hospital da Santa Casa⁵⁰.

Esta consiste na primeira notícia que encontramos sobre acidentes envolvendo o serviço de remoção de casas do BGV para outras localidades de Rio Grande. O que fica patente neste trecho de notícia é a reação do funcionário do DEPRC que, após o lamentável episódio, continuou no trabalho como se nada houvesse ocorrido, o que se confirma na continuidade da matéria:

O pai do menor foi quem prestou os informes a polícia, através dos quais ela pode localizar o motorista do trator. O garoto ficou internado no hospital e o levantamento topográfico do acidente deixou de ser efetuado porque, como dissemos anteriormente, o motorista, após o acidente, continuou trabalhando como se nada houvesse acontecido. Uma vez localizado, sua carteira foi apreendida e encaminhada a CIRETRAM⁵¹.

E outro acidente semelhante ocorre novamente envolvendo veículos do Porto. Uma delas é do final de janeiro de 1972, sendo das mais graves e comoventes, sobre um menor de idade que fora atropelado por um trator envolvido nas remoções, vindo a falecer imediatamente, como segue na íntegra:

A rua 1ª de Maio, na tarde de sábado, foi palco de um acidente de graves proporções, quando um garoto encontrou a morte sob as rodas de um trator do DEPRC. Cerca das 14 horas daquele dia trafegava pela 1ª de Maio entre as ruas 14-B e Forte Santana um trator de marca Yale conduzido por Jose Gonçalves Pereira (rua 5 casa nº 35 bairro Getúlio Vargas) quando o menor Valter Luceno (9 anos, av. Presidente Vargas nº 878) filho de Antonio Ivo Macedo e Joaquina Conceição Macedo tentou subir num reboque que puxado por aquele veículo o qual trazia uma casa oportunidade em que falseando o pé, Valter caiu ao solo sendo colhido pelas rodas do reboque ficando com o crânio esmagalhado. O escrivão Sidney Telmo do Plantão Permanente esteve no local tomando todas as providências que o caso requeria arrolando como testemunha os ajudantes do tratorista Germano Gabino Filho (rua 15 de Novembro nº 217) e Maurício Conceição (rua Campos Sales nº 611) sendo o trator recolhido ao depósito da 2ª DP⁵².

⁵⁰ *Jornal Rio Grande*, 24 de junho de 1971, n.166. Trânsito continua fazendo vítimas (p.4).

⁵¹ *Idem*.

⁵² *Jornal Rio Grande*, 31 de janeiro de 1972, n.76. Menino morreu sob as rodas do reboque. (p.5).

Nesta mesma lógica, episódio análogo ocorre sobre um acidente de menores proporções, na coluna policial do periódico, envolvendo um trator que operava nas remoções e um automóvel:

Francisco de Souza Bueno (rua 1ª de Maio nº 834) proprietário do Ford placas HA-2790, comunicou ao plantão da 1ª DP que estacionou seu veículo defronte à sua casa quando pela segunda vez o trator do DEPRC que faz a mudança de casas do bairro Getúlio Vargas para outro local bateu em seu automóvel danificando-o. Francisco foi reclamar dos funcionários do DEPRC porém foi recebido grosseiramente quando lhe disseram que fosse se queixar ao eng. Ivo Braga⁵³.

O proprietário teve o seu automóvel atingido pelo trator do DEPRC por duas vezes consecutivas, sendo que a reação dos funcionários do porto foi dotada de certa ironia ao recomendar-lhe buscar providências justa e diretamente com o maior mandatário local da autoridade portuária. É mister acrescentar que esta é a terceira referência que o periódico faz a episódios de acidentes e/ou tragédias envolvendo veículos que transportavam casas e moradores que transitavam pelas ruas no momento em que ocorria o deslocamento das residências até os seus locais de destinação⁵⁴.

Neste cenário das remoções, especificamente a referência na imprensa a estes acidentes envolvendo a equipe de trabalho do DEPRC e transeuntes, se pronunciou o Sr. João da Cota, inspetor-chefe das remoções na década de 1970:

Com o pessoal... houve acidente com o pessoal da remoção, mas eu acho que foi...culpa...nossa, do nosso pessoal, que tinha uns que bebiam umas birita pra dentro!...é...! E parece que houve um acidente eu não me lembro bem, eu to muito esquecido, sabe...mas...eu acho que...se eu tivesse...o pessoal que... trabalhô comigo, que fosse um dos...capatazes...podia me acessorá, mas todos eles morreru...faz anos isso! Nem sei como é que eu ando aqui! (Silva, 2011)

Este trecho dispensaria maiores comentários pela clareza de suas informações, pois se trata da lamentável informação de que era costume motoristas dos tratores do DEPRC que conduziam as casas até o seu destino dirigirem os veículos alcoolizados. Nesta passagem, vemos que o antigo inspetor é um tanto reticente quando abordou o tema, afirmando que seus colegas que saberiam fornecer maiores detalhes sobre o assunto, provavelmente haveriam falecido, ressaltando seu esquecimento sobre os mesmos. Pensamos que tal fato seja compreensível em se tratando de um assunto tão polêmico e dramático para o episódio da remoção das moradias.

João da Silva, inspetor das remoções à época, nos acrescenta que o maior problema na remoção das moradias teria se dado com as boates da zona portuária, freqüentadas também por marinheiros de várias nacionalidades. Neste aspecto, ele menciona um episódio de remoção de uma destas boates, em que a proprietária tentou pleitear a remoção de seu estabelecimento:

[...] Que a dona tava... disposta a me dá um... um trôco...pra... não deixá... pelo menos a casa até o final...da remoção do quarterão. Eu já tinha... notificado todo mundo aí...(inaudível)... E... o nome do...cabaré... da boate era Carmem Jones... era o nome da proprietária...Carmem. Eu não sei se Jones era o adendo ao nome ou o nome dela mesmo. Mas era Carmem Jones! Ai eu ... tá, tá certo! Eu disse pro rapaz: diz pra ela que eu vou pensar no assunto! Outro dia cheguei aqui no administrador, ele era meu cunhado. É ainda meu cunhado! Ô Braga, aconteceu este fato, assim, assim, assim...Tira hoje mesmo! Eu ainda fui ali...disse pra

⁵³ *Jornal Rio Grande*, 08 de fevereiro de 1972. n.53. Ocorrências policiais. (p.5).

⁵⁴ Embora seja notável a ocorrência de acidentes envolvendo motoristas do antigo DEPREC no traslado das moradias, é necessário considerarmos que estes profissionais não eram preparados para percorrer grandes distâncias rebocando casas inteiras, uma vez que a sua atuação originária consistia na operação destes veículos no interior do espaço portuário, cujas distâncias a serem percorridas eram muito menores dentro de um contexto de trabalho menos complexo e arriscado. Interessante, ainda, é indagarmos o por que de a chefia de remoção das casas não ter tomado providências com relação aos "motoristas bêbados", se tal fato era do seu conhecimento.

ela...oia aqui ó...tens uma semana..que ele mandó tirá agora...tens uma semana pra tu acertá o teu problema. (João da Silva, 2011).

Notamos que nesta passagem, a proprietária em questão numa suposta tentativa de suborno para que a remoção de seu estabelecimento fosse ao menos adiada, fato negado pela autoridade portuária quando da comunicação do ocorrido à mesma por parte do Sr. João. Este episódio pode ser compreendido pelo fato de o estabelecimento ser o provedor da renda e do sustento de sua proprietária, e sem entrarmos numa discussão moralista, a remoção do mesmo colocaria fim a toda uma vida dedicada a este tipo de trabalho tão comum na zona portuária – BGV – antes da remoção das moradias.

Mais um episódio sobre a remoção de um estabelecimento comercial, desta vez um armazém, é mencionado pelo Sr. João quando de seu trabalho no serviço de remoção das moradias do BGV. Sobre o mesmo, assim se expressou o antigo inspetor:

[...] eu peguei um português aí...tinha uma armazém...e ele, todos dias que nós chegava lá, como é seu Manuel? É, hoje num dá, por isso, por aquilo... Foi indo, foi indo, até que um dia... eu disse pro capataz: ... Valdemar! ... (inaudível)...já começamu...as telha avuá lá de cima pra...pro caminhão. Tinha dois homi no caminhão e o Valdemar lá em cima...(inaudível)...ó...tiramu todo telhado do armazem e lavamu pra garage, e mais alguma coisa qui ele quisesse levá. Eu ofereci lona pra botá...pra tapá o forro. Disse: não eu não quero, porque isso, porque aquilo! Tudo bem! Mas pode chuvé, seu...seu Manuel! Não, não interessa, porque seis vão pagá, por que... Tudo bem, seu Manuel! Chuveu, caiu um temporal, molhó tudo dentro do...lá dentro do armazém! Aquela sacaria qui ele tinha: arroz, feijao, acucar...tudo! Tudo molhado! (João da Silva, 2011).

Percebemos no relato varias tentativas do proprietário do armazém em adiar o prazo para a remoção de seu estabelecimento, até o momento em que o inspetor João toma a decisão definitiva de removê-lo. Notamos nesta narrativa a ênfase no frenético trabalho de remoção de uma moradia, neste caso um estabelecimento comercial, envolvendo toda a rotina de preparo até que este fosse suspenso e colocado na estrutura que iria transportá-lo aos arrabaldes da cidade do Rio Grande. Neste episódio, em que o inspetor alertara o proprietário à necessidade de forrar o armazém para o transporte, devido a possibilidade de chuva, vemos ocorrer o lamentável incidente de uma chuva que provavelmente infligiu duras perdas econômicas ao dono do armazém. Necessário é acrescentar que, conforme o depoimento do Sr. João da Silva sobre o episódio, o proprietário entrara na justiça pedindo indenização pelos danos causados: “[...] *O homi veio aí com o adevogado. Não conseguiram nada! [...]*” (João da Silva, 2011). E continua o antigo inspetor o seu relato sobre o episódio:

[...] Nem tinha porque ganhar, né... não era culpa nossa! Foi culpa dele! O homi...o homi num queria saí, de jeito nenhum! Quando a gente tomó a medida certa, que era removê a casa, fosse o que fosse... choveu! Não foi culpa minha! Eu ofereci lona... se eu não tivesse oferecido lona, até minha consciência poderia...não me deixá tranqüilo, né...mas não, eu...ofereci...eu...fiquei com pena do homi! Ele mora lá na... na Ernesto Buchholz...mais ou menos na Rural alí, pela Rural alí, ele...nós botamo a venda dele e ainda...há pouco tempo ainda tinha lá a venda. (SILVA, 2011).

O entrevistado parece demonstrar certa preocupação em esclarecer que não fora responsável pelo lamentável episódio da chuva com a conseqüente perda material para o dono do armazém, já que segundo informou, o mesmo teria oferecido lona para cobrir o estabelecimento durante o seu transporte, tendo-se negado o proprietário. Não fazemos objeções quanto à sinceridade e a preocupação do antigo inspetor em realizar a remoção deste estabelecimento da melhor forma, conforme o seu entendimento e limitações de

alguém imerso em seu contexto histórico. Neste sentido, a ênfase que o inspetor confere ao fato de ter tomado “a medida correta” relaciona-se à própria lógica da condução dos trabalhos de remoção das moradias no menor tempo possível e de modo que suscitassem a menor oposição possível dos moradores envolvidos. É assim que diante do relatado, não seria difícil inferir que muitos episódios de remoção das moradias foram acompanhados com descontentamento e oposição por parte dos moradores do bairro.

É neste sentido que o inspetor das remoções da década de 1970 ressaltará que a retirada das casas do BGV naquele período era necessária e incontestável no contexto de um regime de natureza autoritária, o antigo inspetor se manifesta nestes termos: “*E depois o seguinte... olha aqui, eu não quero falá, mais... naquele tempo, o governo era da revolução, o governo militar...né...não tinha muito o que discuti. [...]*” (SILVA, 2011). E novamente busca contrabalançar este enfoque autoritário e ditatorial do processo das remoções com o argumento de que, em seu trabalho, fez todo o possível para que as famílias fossem rapidamente recolocadas em outros terrenos, com o menor prejuízo possível às mesmas:

[...] Naquele tempo, tu recebia ordem, tu fazia, né.. e quem era eu pra discordá?!...não discordava! Por causa dessa remoção das casa, uma vez...eu...sô muito emotivo, não sei se tu já percebeu...eu cheguei a chorá na frente do administrador! ...Eu dizia pra ele: só me dão camião velho, me dão trator ruim...! Eu quero tudo... novinho pra fazê a remoção das casa...Isso é uma barbaridade! Ninguém enfrenta o que eu enfrento lá! né... porque ... eles podem não discordá, mas eles tão te olhando com cara feia, né...tá mexendu no que é deles! Ai eu não queria nada estragado...e os melhores motorista... um dia disse pra eles aqui: eu quero os melhores motoristas...nos trator e nos caminhões! Porque eu que saí daqui, tem que saí... tem que chegá perfeito lá! Pelo menos nisso eu... tenho a minha consciência tranqüila [...]

Assim, nota-se nos argumentos do antigo inspetor a inevitabilidade da remoção das moradias, cujo mérito necessariamente não passava por suas decisões pessoais. Todavia, é interessante perceber, a partir deste relato, uma referência a algum tipo de resistência velada que os moradores teriam oferecido à remoção de suas moradias: “*porque ... eles podem não discordá, mas eles tão te olhando com cara feia, né...tá mexendu no que é deles!*”. Isso, se de fato aconteceu,⁵⁵ contrapõe-se às informações da imprensa de que a retirada das casas teriam se processado sem nenhum tipo de descontentamento por parte dos moradores envolvidos.

Apesar disso, o Sr. João afirma que se preocupava com o fato de que as casas chegassem nas mesmas condições que saíram do bairro: “*Porque eu que saí daqui, tem que saí... tem que chegá perfeito lá! Pelo menos nisso eu... tenho a minha consciência tranqüila*”. Ou seja, no serviço de remoção das moradias se teria empregado todos os esforços possíveis ao seu bom andamento, apesar dos muitos problemas que esta tenha trazido aos antigos moradores do BGV. Mas na realidade, como temos ressaltado, tanto as nem como seus terrenos de destinação não apresentavam as condições prometidas. Nesse sentido, o quadro se agravava ainda mais se considerarmos as também precárias condições de trabalho de retirada das casas atestadas num ofício do serviço de remoções no início de agosto de 1971, que comunicava ao DEPRC sobre as seguintes dificuldades:

[...] Como sempre, contamos com nosso inimigo inseparável, o lódo, que se fêz mais presente do que nunca, aliado a grande quantidade de água que encontramos debaixo das casas removidas. Os serviços dessa segunda etapa, foram mais árduos do que o anterior, pois foram tódos executados pelo nosso pessoal, desde o levantamento da casa, até sua completa restauração em terrenos próprios ou doados na Vila São João, sem contar as várias

⁵⁵ Não foi este o objetivo desta pesquisa, mas seu estudo poderia ser interessante em novas investigações.

casas que se desfizeram, devido as suas péssimas condições, mas foram completamente reconstruídas, pela equipe de carpinteiros que organizamos, para tais serviços. Apesar (sic) de tudo isso, trabalhamos melhor, sem gerarmos descontentamentos, pois, com excesso (sic) das que tivemos que reconstruir, as casas de um modo geral, foram levantadas na parte da manhã e na parte da tarde, seus ocupantes já as habitavam, sem problema de espécie alguma. [...]⁵⁶

Como podemos perceber, a remoção das casas, consistia num processo marcado por contratempos de várias espécies, como por exemplo, as condições ambientais do espaço que ocupavam, a própria situação física debilitada quando do traslado e o resultante risco de desmontagem, dentre outros infortúnios. Por isso, diante da necessidade da rápida desocupação dos antigos terrenos para a instalação de empreendimentos econômicos, os responsáveis pelo serviço de remoções adotaram medidas cabíveis para amenizar contratempos. É assim que no trecho em análise, encontramos a informação de que nenhum descontentamento foi gerado e que, após serem removidos, os moradores habitavam, no mesmo dia, suas casas em outras localidades e sem problema algum. Todavia, estas informações podem ser confrontadas com o que encontramos em passagens de outras fontes, ante o fato de que as localidades de destinação das casas – quando eram terrenos doados – não contavam com serviços de água, luz e nem mesmo transporte coletivo. Com as remoções, os trabalhadores-estivadores passaram a morar distantes de seu local de trabalho em precárias condições, tanto de suas casas como dos novos terrenos ocupados, acompanhada da dissolução dos antigos vínculos de convivência. Trata-se de condições materiais essenciais à vida de qualquer cidadão, que envolve o direito à alimentação, ao saneamento básico e ao deslocamento periódico ao espaço de trabalho à obtenção de sua renda familiar.

Na esteira dos acontecimentos relativos à remoção das moradias do BGV, o *Jornal Rio Grande* veicula matéria⁵⁷ ainda sobre o descontentamento dos moradores que estavam sendo removidos da zona portuária, mais especificamente do Bairro Getúlio Vargas. Na notícia, encontramos a seguinte informação:

Já chegando ao fim a tarefa de transferir as moradias da area pretendida por uma empresa industrial no bairro Getulio Vargas, surge a primeira manifestação pública de descontentamento dos atingidos. Pela palavra do presidente de sua associação de amigos os que saírem do bairro Getulio Vargas, e os poucos que ainda terão de sair vem dar uma qualificação desumana à maneira pela qual o problema foi resolvido pela Prefeitura Municipal e pelo DEPRC alegando falta de cuidado na instalação das casas em seu novo terreno, falta de condições de habitabilidade e até o inconveniente da localização muito distante do pórtio, onde a atividade de trabalho é exercida pelo morador.

Apesar disso, esta não foi a primeira manifestação de descontentamento dos moradores removidos do BGV, uma vez que o mesmo veículo de informações, em matéria de 23 de junho de 1971 – como vimos anteriormente – veiculou os protestos do presidente do BGV se manifestou sobre o assunto, em busca de soluções para os inconvenientes. Isto é, em relação à forma com que as casas eram transportadas, a precariedade dos novos terrenos de destinação e a distância das novas localidades em relação ao porto, em que muitos moradores ainda trabalhavam. Assim, o jornal continua a sua exposição sobre o problema: “*Em princípio, somos a favor de tudo o que puder ser feito para que nem de longe se configure deshumanidade a transferência das moradias [...]*”⁵⁸. Neste sentido, a matéria ainda complementa que: “[...] *Gostaríamos, imensamente, que a todos fossem dadas casas melhores, em locais providos de todos os*

⁵⁶ Rio Grande, 5 de agosto de 1971. “Remoção de Casas”. Of. nº 5/71 DEPRC.

⁵⁷ *Jornal Rio Grande*, 25 de junho de 1971, n. 167. Levantamento Necessário (p.2).

⁵⁸ Idem.

*mínimos requisitos do conforto doméstico. Mas, isso, não é possível, no momento*⁵⁹. Todavia, o mesmo jornal busca amenizar a natureza e magnitude dos problemas ocasionados por uma remoção de caráter autoritário e realizada freneticamente, ao reconhecer que tanto a municipalidade como a autoridade portuária, estavam realizando o possível para o bom andamento dos trabalhos:

A Prefeitura fez o que pode. Concedeu, até mesmo, um privilégio para os moradores transferidos, pois lhes ofereceu terreno de seu patrimônio, portanto pertencente a toda a população riograndina, com os respectivos títulos de propriedade, oferecidos pela empresa interessada. E, o DEPRC, em cujo domínio está a área desocupada, botou os seus homens e as suas máquinas em ação para efetuar o transporte das casas. Não houve, portanto onus algum para os moradores saírem de terrenos que não lhes pertenciam⁶⁰.

Assim, embora o periódico reconheça os muitos problemas advindos das remoções em curso, tenta amenizar o fato ao mencionar que os moradores haviam sido contemplados com terrenos de caráter público, sendo que neste momento contavam com a propriedade legal de seus novos imóveis. Além disso, não teriam arcado com os custos da remoção e do transporte de suas moradias, sem contar o fato de que, anteriormente, habitavam ilegalmente nas áreas agora destinadas aos novos empreendimentos. Apesar de o Jornal Rio Grande conferir algum espaço em suas páginas, para a manifestação da “voz” dos moradores sobre os consideráveis escolhos que enfrentavam nas remoções, com algum nível de responsabilidade das autoridades portuárias e municipais, contrabalança as críticas ao sustentar que os responsáveis por esta profunda mudança na vida de centenas de homens e mulheres, estavam fazendo tudo o que estava ao alcance para favorecê-los. E sobre o fato, o periódico elenca uma série de medidas que seriam necessárias, à municipalidade e autoridade portuária, no sentido do prosseguimento da remoção das casas:

Creemos que o primeiro passo é o levantamento geral dos ocupantes de terrenos na parte do terrapleno destinada ao comércio e a indústria. Depois, também daquelas que construíram casinholas à beira do canal, na rua Henrique Pancada. Um levantamento que mostre a sua real situação porque ninguém duvida que existem ocupantes de casas modestas em terreno alheio que desprezam o conforto da moradia mas têm condições de proporcionar-lo aos seus familiares. Uma vez constatado que não utilizam as facilidades do BNH porque não querem seria o caso de intimá-los imediatamente à desocupação dos terrenos antes que os negociem com os desavisados. O levantamento mostraria quem é realmente o necessitado; quem pode ser alvo de benefícios e quem não os merece⁶¹.

Desse modo, o jornal parece colocar-se oficialmente ao lado das aspirações dos agentes responsáveis pela remoção das moradias, isto é, da municipalidade e da autoridade portuária. Para isso, sugere uma rigorosa fiscalização dos moradores que realmente necessitariam do auxílio econômico ao reassentamento em outras zonas, assim como impedir que eventuais moradores oportunistas, vendam seus terrenos e desfrutem das “vantagens” de um financiamento público destinado a atender a quem realmente necessitava. Em coluna do jornal – intitulada “Corujando” – datada do mesmo dia, encontramos argumentos de que o problema da distância das novas localidades de destinação das casas não se constituía em real desvantagem aos moradores que trabalhavam no porto:

⁵⁹ Idem.

⁶⁰ Idem.

⁶¹ Idem.

Estivadores de Pelotas, que lá não encontravam trabalho, foram admitidos no pôrto local e estão ganhando bem, como merecem pelo esforço que desenvolvem. No entanto, a imensa maioria deles, senão a totalidade sujeita-se ao sacrifício da viagem diária, mas continua morando no outro lado do sangradouro, onde vai gastar o dinheiro que ganha aqui. E tem gente dizendo que precisa morar no bairro Getúlio Vargas porque tem de trabalhar no pôrto e Carreiros fica muito longe⁶².

Nesta passagem, torna-se claro o tom de ironia com que o periódico se refere ao problema da distância entre as novas localidades ocupadas por antigos moradores do BGV e o seu lócus de trabalho no porto. Para isso, busca argumentar que até mesmo moradores da cidade vizinha deslocavam-se de lá para trabalhar em Rio Grande com bons salários, fato que tendia a deslegitimar as reivindicações dos removidos no que tange à busca por moradias mais próximas às atividades que realizavam na zona portuária.

No início de julho de 1971, noticiando a posse do Ten.cel. Cid Scarone Vieira como prefeito, o *Jornal Rio Grande* destacava manifestações de entidades sindicais sobre as remoções, falta de condições de habitabilidade e de locomoção nas áreas em que os moradores da área portuária tinham sido deslocados:

Juntamente com o memorial, o Prefeito levou ofícios que lhe foram dirigidos por entidades sindicais, em que são solicitadas idênticas providências, sob a alegação de que trabalhadores da orla marítima tiveram de ser deslocados para locais onde além da falta de água e energia elétrica, também devem enfrentar o do transporte, cujo onus veio acrescentar-se à sua despesa familiar. Os ofícios, contudo, não contestam a necessidade de remoção das moradias que se encontravam localizadas em caráter precário no bairro Getúlio Vargas, expressando a compreensão geral de que a medida é tomada em nome do progresso e resultará em aumento do mercado de trabalho, conseqüentemente da riqueza, que beneficiará à população em geral⁶³.

Mas, apesar disso, na contracapa do dia seguinte, o jornal continua relatando os trabalhos de remoção das moradias, no caso para abrir uma rua relacionada à urbanização ao núcleo populacional caracterizado como “indisciplinado”. Isto porque, como vimos no capítulo anterior, práticas como consumo de drogas, vandalismo e prostituição passaram a constituir uma justificativa à “higienização” e disciplinarização para que aquela área pudesse atender aos objetivos da expansão do porto e à visão de progresso que o acompanhava. É neste sentido que ao receberem novos terrenos para a localização de suas casas, os moradores também haviam sido beneficiados, em que pese os novos problemas que passariam a enfrentar nas novas localidades:

Os moradores que se precaveram, adquirindo terrenos, em outros pontos da cidade, nada dispendem com a transferência de suas moradias. Outros que não adquiriram área em parte alguma, recebem da Prefeitura e vão localizar-se na zona de Carreiros, embora no caso, tenham a desvantagem da distância e da falta de energia elétrica e rede de água pois aquela região ainda não recebeu tais benefícios embora esteja prevista para breve a sua implantação⁶⁴.

E apesar de reconhecer os problemas da falta de infra-estrutura nas zonas em que eram enviados os removidos, ou aos que iriam ser removidos, defende-se que tais problemas seriam solucionados. Além disso, seriam estes moradores, no final das contas, até mesmo favorecidos por tal medida, somando-se ao fato de que já estariam cientes da irregularidade que representava morar nos antigos terrenos:

⁶² *Jornal Rio Grande*, 25 de junho de 1971, n. 167. Corujando (p.2).

⁶³ *Jornal Rio Grande*. 08 de julho de 1971, n. 176. Cid sugere interferência da COHAB para solucionar problema de moradias populares. (p.1 – manchete).

⁶⁴ *Jornal Rio Grande*. 09 de julho de 1971, n.177. Mais 29 casas removidas do Bairro Getúlio Vargas. (p.8 – contracapa).

Como se sabe tóda a periferia do bairro Getulio Vargas pertence ao DEPRC que não alienou os terrenos por have-los destinado a estabelecimentos comerciais ou industriais de localização vantajosa nas proximidades da zona portuária. Os moradores daquelas áreas, portanto sempre tiveram conhecimento de que ali se encontravam em caráter precário. O tempo passou, mas, a hora de livrar os terrenos chegou com o progresso vertiginoso que Rio Grande experimenta. A parte central do bairro contudo é de gente tranqüila pois não sendo aquela area de interesse para o comercio e a industria, a venda de lotes de terreno de há muito foi proporcionada aos respectivos ocupantes. Aliás, deve-se informar que a maioria tornou-se proprietária mas não faltaram os que sabendo poder morar de graça não quiseram, siquer arcar com a despesa minima das prestações pela compra dos terrenos, criando uma situação de privilégio para si próprio que a qualquer momento poderá ser eliminada⁶⁵.

Como notamos nesta passagem, os moradores estariam em áreas irregulares, ocupando ilegalmente os respectivos terrenos. E a matéria não deixa de acrescentar que um número de moradores intentava adquirir seus terrenos sem dispendir recurso algum, o que denotava certo oportunismo num contexto de profundas e aceleradas mudanças no cenário urbano de que faziam parte. Neste caso, não nos cabe minimizar a força destes argumentos oficiais, que para nós objetivavam causar nos leitores do jornal certo sentimento de oposição e desconfiança às reivindicações mais gerais dos moradores removidos e, por conseguinte, obter adesão aos argumentos em favor do discurso progressista da imprensa, como no texto abaixo, inscrito na coluna do periódico:

A avenida Honório Bicalho aos poucos vai tomando melhor aspecto. Primeiro foi o nôvo calçamento com o alargamento das pistas de rodagem complementado pela [...] iluminação e o plantio de palmeiras. Depois veio a remoção de casas que já saíram em número superior a 100 para dar lugar a grandes edificações destinadas ao comércio e à indústria. Agora enquanto as grandes construções se iniciam ou prosseguem em ritmo acelerado começam a ser feitas calçadas que praticamente não existiam. Diante da sede da DRG por exemplo haverá uma calçada de perfeitas condições e tudo leva a crer que o mesmo será feito ao longo das instalações portuárias onde por enquanto só areia e capim inclusive algumas elevações difíceis de ser transpostas pelos transeuntes⁶⁶.

Ou seja, destacavam-se as mudanças urbanísticas como relevantes para associá-las como positividade ao que estava sendo feito, e, portanto, desconsiderando a negatividade das remoções. É o que vemos em coluna do jornal do dia seguinte:

Dá gôsto também de ver-se toda a extensão de caís que o Rio Grande dispõe completamente tomada pelas mais diversas embarcações. Sinal de progresso evidência de que o nosso otimismo tem bastante razão de ser. No momento quem quiser percorrer a orla portuária desde a extremidade da avenida Honório Bicalho até o caís de saneamento que termina no Entrepasto de Pesca poderá observar que o movimento é intenso. Desde os grandes graneleiros cargueiros e petroleiros até as chatas os pesqueiros oceânicos e os rebocadores não há espaços vazios na extenção de caís de que dispomos⁶⁷.

Este movimento e esta vida que a cidade ia ganhando em ritmo acelerado eram confirmados, dia após dia, pelas notícias de instalação de grandes empreendimentos comerciais e industriais na área do Porto Novo, como é o caso da instalação de um depósito da SAMRIG:

⁶⁵ Idem.

⁶⁶ *Jornal Rio Grande*. 10 de agosto de 1971, n.204. Corujando. (p.2).

⁶⁷ Idem.

O depósito de farelo que a S/A Moinhos Riograndenses esta começando-se construir num quarteirão a avenida Honório Bicalho está entrando em ritmo acelerado na fase de estaqueamento. Entregue a firma construtora Tedesco, responsável por grandes obras de engenharia na Capital em que se destaca o estádio 'Beira-Rio', o depósito, que terá forma cilíndrica e altura equivalente a um edifício de dez andares devesa estar concluído em prazo 'record' tendo sido, para isso, tomadas as devidas providências. Hoje encontra-se nesta cidade o eng. Porto Costa da firma construtora, que veio fiscalizar o andamento da obra e se mostra satisfeita com o que foi dado observar. Como se recorda após a remoção de 84 casas de moradia, logo foi erguido o tapume e em seguida, nada menos do que três galpões organizando-se assim um canteiro de obra. Ha alguns dias chegaram e foram imediatamente montados os aparelhos bate estacas, que se encontram em serviço enquanto que um guindaste começou a ser armado para atender as necessidades da obra⁶⁸.

Percebemos aqui um acento na profusão das obras em ritmo frenético, em suas diversas fases constitutivas, assim como uma descrição minuciosa das formas, da constituição física e das dimensões do novo estabelecimento em construção, o que ilustrava a magnitude e a sua importância na zona portuária. Para isso, a remoção de quase uma centena de casas situadas no espaço cedido à construção apareceria como medida fundamental e indispensável. Assim, as transformações do espaço antes ocupado por casas de madeira em situação precária, tanto quanto à forma de posse como em relação ao seu aspecto físico, poderiam passar aos olhos dos leitores do jornal como um verdadeiro filme, ilustrando um novo tempo de progresso que se iniciava, em face de um passado de obscuridade e estagnação.

Fato e argumentos semelhantes podem ser visualizados, descritos e analisados em manchete datada do final de setembro e intitulada "Mais uma indústria vai surgir diante do porto", que reproduzimos integral e detalhadamente para uma maior compreensão de seus elementos essenciais:

Ha dias, anunciavamos que tôdas as casas de moradia construídas em caráter precário ao longo da avenida Honório Bicalho seriam em breve dali transferidas explicando que pelo menos três firmas industriais tinham mantido contactos com o DEPRC solicitando áreas naquele local, para instalar-se. E, acrescentávamos, que mesmo não havendo firmas particulares interessadas, o DEPRC pretendia utilizar a area para construir armazéns portuários. Entretanto, podemos informar, agora, que uma das firmas interessadas já levou a bom termo as conversações mantidas com o DEPRC e devesa ocupar todo o quarteirão existente á apenas uma quadra da avenida fronteira ao pôrto mais precisamente, aquele que se localiza atrás do edifício da administração. A nova firma que integrara o nosso parque industrial é a Sobrasa (Soja Brasileira S/A) de Porto Alegre que projeta produzir aqui farelo tostado proteína e óleo de soja, em quantidade aproximada a 100 mil toneladas anuais. Em face disso nos próximos dias devesa ter início uma nova operação de reitada (sic) de moradias para terrenos adquiridos pelos respectivos proprietários ou áreas suburbanas do patrimônio municipal. Sabe-se que visando minorar a situação de famílias realmente pobres moradoras na area a ser ocupada pela indústria a Soran adquiriu mais 20 terrenos no loteamento⁶⁹.

Como ocorre em notícias anteriores, o jornal busca lembrar que as moradias nas proximidades do BGV foram estabelecidas a título precário por seus ocupantes, e em seguida, deixa claro que todos os espaços não de ser ocupados pelo progresso, materializado nas instalações de empreendimentos portuários quaisquer que sejam. Nesta exposição, procede a uma descrição do ramo produtivo do qual o empreendimento, a ser instalado no lugar dos casebres, faz parte, assim como o volume geral estimado de sua produtividade. E a seguir, anuncia nova etapa na remoção das moradias para o cumprimento de tal finalidade. Assim, mais uma vez tende a justificar a importância das transformações em curso ao advento do

⁶⁸ *Jornal Rio Grande*, 24 de agosto de 1971, n.217. Em fase de estaqueamento depósito da SAMRIG. (p.1).

⁶⁹ *Jornal Rio Grande*, 28 de setembro de 1971, n. 246. Mais uma indústria vai surgir diante do porto. (p.1 – manchete).

progresso da expansão portuária, o que poderia causar nos leitores uma adesão ao projeto de ampliação do porto e, por conseguinte, da remoção das moradias, sendo estas tidas como um entrave a este fim.

Nessa verdadeira “tormenta”, em meio a interesses os mais diversos, o periódico busca dar prosseguimento às informações que julga mais relevantes no que se refere à remoção das moradias, sempre imprimindo um tom de sucesso ao seu andamento satisfatório:

O DEPRC e a Prefeitura continuam retirando casas do bairro Getúlio Vargas da área em que se encontravam a título precário. Todos os dias se vêem casas de madeira sobre rodas rumando para os novos locais em bairros que se estão criando longe da zona central. Enquanto isto a avenida Honório Bicalho vai mudando de aspecto embelezando-se em meio [...] das construções industriais de grande porte [...]”⁷⁰

Esta seria a imagem do progresso geral vivenciado pela zona portuária, cristalizado no melhoramento progressivo de sua paisagem através da construção de diversos e imponentes empreendimentos em contraste com a realidade das antigas “malocas” antes proliferadas pelo bairro.

Assim, as remoções prosseguiram num ritmo ininterrupto e acelerado, perfazendo no início de março de 1972, mais de cinco centenas de casas transportadas do Bairro Getúlio Vargas para localidades distantes da zona do Porto Novo, onde anteriormente estavam situadas.

Até o presente momento, a Prefeitura Municipal em trabalho conjunto com o Departamento de Portos, Rios e Canais, já removeu 546 casas do bairro Getúlio Vargas, orla portuária para outras zonas. A Prefeitura, através do Programa de Ação Social, encarrega-se da parte da localização, enquanto que o DEPRC trata do transporte das moradias. As casas até agora já retiradas, passaram a serem localizadas em diversas zonas, como sejam a chamada Vila São João, Vila Maria, Bairro Frederico Ernesto Buchholz, Carreiros e no Parque Coelho, além naturalmente de outras levadas para terrenos próprios. [...]”⁷¹

Em maio de 1972, em coluna destinada aos informes da municipalidade, a Unidade de Relações Públicas da Prefeitura elogia o responsável pelas remoções, o Eng. Agr. Augusto Costa Lopes, então Chefe do Gabinete Executivo do sr. Prefeito, quem “[...] *pelo equilíbrio, bom senso e disposição firme que exerceu na hora decisiva para o início de tão importante tarefa, cumprindo exatamente uma delicada missão que lhe foi imposta [...]*”⁷², e por todos estes motivos tornara-se digno de reconhecimento público, sendo considerado “[...] *o herói inicial dessa grande jornada em favor do racionamento residencial de uma zona que nada tinha de positivo, em matéria de racionalização habitacional*”⁷³. É neste sentido que os responsáveis pela matéria chegaram a expressar “Hossanas ao Chefe do Gabinete do Prefeito”⁷⁴. No contexto destas considerações e elogios, a mesma notícia veicula nos informes o serviço de remoções e o seu estado atual, como segue:

Aos poucos, dentro de um esquema estabelecido entre a Prefeitura Municipal e o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais – DEPRC – vai realizando-se o serviço de remoção de casas do Bairro Getúlio Vargas, localizadas na zona considerada portuária, para outra zona da cidade. Mais de 500 casas foram removidas, seguindo um plano bem coordenado entre Prefeitura e DEPRC. Nos primeiros dias da remoção de tais moradias, como natural, houve uma série de incompreensões. Mas, aos poucos, todos foram compreendendo as reais finalidades da medida. Hoje, tudo é entendimento e entusiasmo, pois na localidade de Carreiros surge uma nova zona populacional que, através das medidas

⁷⁰ *Jornal Rio Grande*, 14 de outubro de 1971, n.259. Corujando. (p.2).

⁷¹ *Jornal Rio Grande*, 06 de março de 1972, n.71. Diário da Prefeitura. (p.1).

⁷² *Jornal Rio Grande*, 06 de maio de 1972, n.120. Diário da Prefeitura. (p.1).

⁷³ Idem.

⁷⁴ Idem.

que estão sendo tomadas, tornar-se-á uma prova de alta significação do que representa um trabalho comunitário para servir Rio Grande. Justiça entretanto deve ser feita a todos os que, de qualquer maneira, contribuíram para esse saneamento residencial da chamada zona portuária. [...] O proprietário de uma casa das que foram removidas, no Bairro Getulio Vargas nenhuma garantia futura possuía. Hoje ele tem seu terreno próprio. Hoje ele está em terra sua. O início dessas remoções de casas foi dramático. Mas terminara sendo elogiado. [...]⁷⁵

No mesmo jornal, encontramos informações de que alguns terrenos doados pela municipalidade aos moradores removidos da zona portuária, não eram ocupados em sua totalidade. E que por isso, estabeleceu-se um prazo para a sua ocupação, sob pena de serem disponibilizados a moradores sem-teto, como segue no fragmento abaixo reproduzido:

[...] Por fim, o Programa de Ação Social continua a obra de remoção de casas do Bairro Getulio Vargas, procurando sanear aquela area, removendo agora casas para terrenos próprios, enquanto também vem procurando resolver o problema dos 'sem tatos', servindo-se de casas que foram removidas para a Vila São João mas, até agora, não ocupadas, para nelas colocar então pessoas que estão ao desabrigo. Decidiu o PAS, que toda a casa que for removida do bairro Getulio Vargas, retiradas das áreas do domínio publico, e que dentro de 90 dias não forem ocupadas por seus presumíveis proprietários, serão as mesmas ocupadas por pessoas que estejam necessitadas de abrigo habitacional⁷⁶.

Interessante é a ocorrência a termos e expressões como "saneamento" do Bairro Getúlio Vargas, aludindo a um sentido de limpeza e higienização daquela área. Como se a realidade anteriormente existente, isto é, de ocupação da zona portuária, em terrenos do Porto Novo, por casebres de madeira, assumisse uma significação negativa e pejorativa em face de um novo tempo de progresso que Rio Grande e o seu Porto estavam vivenciando. De qualquer modo, a informação de que nem todos os terrenos doados pelo município aos moradores removidos, não eram algumas vezes ocupados, aponta-nos a um questionamento: porque assim agiam e de fato para onde iam após terem sido retirados do bairro.

Todavia, visão bem diferente destas notícias apologéticas pode ser apreciada num sucinto depoimento de Vladimir Guimarães, antigo morador do bairro, a remoção das moradias para zonas distantes da cidade era vista com muito pesar pelos moradores. Neste aspecto, o referido morador relata suas impressões sobre este fato tão dramático para milhares de pessoas na década de 1970, quando ainda vivia naquele território. Diz ele:

Me lembro.. me lembro deles levantando as casa ai. Me lembro da tristeza que dava isto nas pessoas... o cara gostava de morar aqui... nem que ele fosse morar em lugares melhores... mas dava tristeza, o pessoal era arraigado com o lugar aqui. O pessoal gostava muito do local que mora... e todo o tempo eu morei perto do Porto e dava tristeza. Eles levantavam as casas e botavam nus triângulos e atravessavam a cidade e iam primeira até aquela volta da Profilurb e depois iam prá Santa Rosa... era uma tristeza...⁷⁷

É assim que o antigo morador menciona seu sentimento de tristeza e pesar quando das remoções das casas, do momento em que eram retiradas, passando por seu transporte e finalmente realocação em terrenos distantes do centro urbano. Estas considerações que ele faz recorrendo à sua memória nos demonstra que todo o sentimento de vinculação em relação ao território do BGV, preenhe de sentidos existências, conforme depreendemos do relato, eram desconsiderados pelos agentes hegemônicos deste

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ *Jornal Rio Grande*, 16 de maio de 1972, n.128. Diário da Prefeitura. (p.1).

⁷⁷ Depoimento de Vladimir Guimarães – 19.10.1999. Cedido por Carlos Alberto de Oliveira em julho de 2011.

processo, que na melhor das hipóteses buscavam resolver questões mais atinentes às condições materiais dos terrenos e de sua infraestrutura, ainda que de forma insuficiente.

3.3. As conseqüências imediatas vividas pelos moradores removidos do BGV

Uma notícia “positiva” no cenário da remoção das moradias para bairros muito distantes da zona portuária é o primeiro anúncio que encontramos sobre a entrega de escrituras aos moradores de uma localidade em processo de ocupação, conforme consta abaixo:

O Programa de Ação Social desta Prefeitura iniciou a entrega das escrituras dos terrenos situados na Vila São João. O PAS está procedendo ao trabalho em suas próprias dependências, à rua Gal. Netto. Portanto, os moradores da Vila São João podem procurar as escrituras de seus terrenos, a partir de hoje, no local acima divulgado⁷⁸.

No entanto, se de um lado se destacava como positivo o início da entrega das escrituras aos novos moradores da Vila São João, na versão do jornal; de outro, emergiam aspectos problemáticos relacionados à precariedade das localidades que receberam os moradores retirados do BGV, conforme nos informa o inspetor das remoções, João da Silva: “[...] *Vila Recreio não tinha nada. Só tinha uma casa lá na época. [...]*” (João da Silva, 2011). E complementa estas informações mencionando pouco da sua situação precária e desolada dos terrenos: “[...] *mas vou tê dizê... Não existia... existia uma casas ou duas lá [...]*” (SILVA, 2011).

Tanto é assim que, de forma recorrente nas páginas do *Jornal Rio Grande*, aparecem notícias sobre isso, e na coluna da municipalidade é informada a busca de soluções para os inconvenientes que este movimento estava gerando. Em notícia intitulada “Retirada de casas preocupa administração municipal”, e apresentava o seguinte conteúdo textual:

Ainda sôbre a viagem do Sr. Prefeito à Porto Alegre, registramos o contato mantido pelo primeiro mandatário do Município com o Eng^o Sérgio Matte – Diretor Geral do DEPRC. O assunto abordado foi o da retirada de 600 casas do Bairro Getúlio Vargas, fazendo sentir ao Diretor do DEPRC a grande preocupação do Governo Municipal com a referida retirada, o que ocasionará para Rio Grande um problema social muito grande. Aumenta a preocupação do Prefeito Municipal quando atenta para o problema de preparar a area destinada a colocação das casas, pois há necessidade de terraplenagem, arruamentos, instalação de rede elétrica e água. Diante das ponderações do Sr. Prefeito, o Eng^o Sérgio Matte prometeu manter um contato com o Eng^o Arno, Diretor do DNPVN, na próxima terça-feira, quando procurará encontrar solução para o grave problema⁷⁹.

Aqui, prevalecem argumentos de que as zonas destinadas a receberem moradores e moradias removidos do Bairro Getúlio Vargas não apresentavam condições materiais mais elementares à instalação das casas, pelo que o jornal, como vimos, trata a questão como “um problema social muito grande”, deixando entrever a gravidade e urgência à sua solução. É necessário ressaltarmos que o periódico, sempre que traz em suas paginas problemas advindo das remoções, o faz mediante a palavra de algum representante de bairro ou mesmo da municipalidade e freqüentemente situa os infortúnios como pontuais e passíveis de serem remediados o mais breve possível. Estas notícias, assim, não possuem o intento de contrapor-se à remoção das casas, mas sim de indicar possíveis medidas pontuais para que o trabalho

⁷⁸ *Jornal Rio Grande*, 20 de outubro de 1972, n.253. Diário da Prefeitura. (p.1).

⁷⁹ *Jornal Rio Grande*, 06 de janeiro de 1973, n.30. Diário da Prefeitura. (p.5).

prossiga com sucesso. Isto porque, os empreendimentos necessitavam de agilidade na liberação de novos espaços à sua instalação e conseqüente usufruto das vantagens perante a nova localização estratégica ao escoamento e aumento da produtividade de capital. É neste sentido que o mesmo periódico relata informações de que o Serviço de Ação Social da Prefeitura segue ativo no “[...] *controle da mudança de casa do Bairro Getúlio Vargas para o Bairro São João [...]*”⁸⁰, deixando entender que, embora houvesse contratempos reais na remoção das moradias, ações e medidas estavam sendo tomadas pelo poder público no sentido de dotar este trabalho dos mínimos requisitos necessários à sua efetivação.

Assim, nem tudo são “flores e esperança”, uma vez que se podem encontrar notícias que buscam retratar problemas de infra-estrutura dos novos terrenos que já mencionamos neste capítulo. Um deles é a necessidade de extensão da rede elétrica que se fazia necessária devido ao repovoamento de novos espaços ocasionado pelas remoções das casas do BGV, como segue:

[...] Atualmente, a CEEE vem desenvolvendo um trabalho difícil, que é o de atender aos consumidores que vão sendo removidos do bairro Getúlio Vargas. Quando a concentração dessas moradias se faz em bairros já existentes, a solução do problema é mais simples, pois as plantas são fornecidas pela Prefeitura e permitem à CEEE a elaboração rápida do projeto de instalação. Contudo, muitos consumidores que saem do bairro Getúlio Vargas ficam espalhados, indo, inclusive, para zonas em que não há, ainda, rede elétrica estendida, o que acarreta dificuldades. [...]

Tal fato parece reforçar o argumento de que a remoção das moradias do BGV se processou de forma muito rápida ao ponto de não contar com um planejamento racional e adequado de todos os seus processos, mormente o de (re) povoamento de áreas longínquas da cidade, que não contavam com infra-estrutura alguma. Ao final das contas, os moradores são os maiores prejudicados, pois enfrentariam agora com os problemas mais elementares relacionados à sobrevivência material no ambiente urbano.

Todavia, embora estas tensões envolvendo as remoções de casas do BGV e o seu se mostrassem recorrentes na comunidade rio-grandina, o próprio jornal ressaltava algum avanço no que diz respeito ao saneamento do Bairro Getúlio Vargas a partir da expansão portuária em andamento, como segue: “*As maloqueiras, precárias habitações de madeira, que eram desconhecidas de nossa gente até a década de quarenta, em muitos pontos da cidade já cederam lugar a coisa melhor, principalmente no bairro Getúlio Vargas [...]*”⁸². Torna-se evidente, mais uma vez, o contraste que buscava se evidenciar entre um passado de atraso representado por casebres de madeira e a era de progresso e prosperidade vivenciada por Rio Grande e o seu Porto em expansão. Mesmo assim, o veículo de comunicação busca ressaltar as supostas limitações ainda existentes em relação ao estado do BGV no que concerne à sua aparência, em que pese às medidas de remoção já em andamento:

[...] Em realidade, a antiga 'vila dos cedros' o primeiro aglomerado de malocas que se conheceu do perímetro urbano do Rio Grande criada ao tempo em que a indústria atraía gente do campo durante a II Guerra Mundial passado mais de um quarto de século ainda deixa muito a desejar. Não obstante as boas construções feitas em lugar de velhas malocas nos terrenos apropriados há ainda no atual bairro Getúlio Vargas especialmente nos quarteirões ocupados em caráter precário algumas habitações remanescentes que oferecem um quadro triste de miséria [...]

⁸⁰ *Jornal Rio Grande*, 12 de janeiro de 1973, n.35. Diário da Prefeitura. (p.8).

⁸¹ *Jornal Rio Grande*, 21 de fevereiro de 1973, n.68. CEEE inicia terceira etapa de renovação da rede elétrica. (p.8).

⁸² *Jornal Rio Grande*, 02 de julho de 1973, n.171. Malocas. (p.2).

⁸³ *Jornal Rio Grande*, 27 de setembro de 1973, n.244. Malocas. (p.2).

Aqui, o nome do bairro é colocado entre aspas, talvez como tentativa de minorar a sua importância face ao contexto de progresso que o Porto e a cidade estavam vivenciando. E, além disso, o periódico recorre à observação de uma longa duração temporal – “um quarto de século” – que seria a de persistência de um atraso relacionado à configuração daquele bairro, deixando entender que a resolução completa desta pendência era urgente e necessária, nesta nova realidade que nascia em face de um passado que era mister ser esquecido por todos.

3.4. O problema das remoções no entendimento dos parlamentares locais

Também a Camarada de Vereadores da cidade do Rio Grande se manifestou, algumas vezes, sobre o tema da remoção das casas do Bairro Getúlio Vargas para localidades afastadas das áreas centrais. De um modo geral, pronunciaram-se diversos parlamentares dentro da conhecida polaridade entre MDB e ARENA, característica do bipartidarismo existente durante a ditadura civil-militar brasileira⁸⁴. Como exemplo, “[...] usou da palavra o Vereador Athaydes Rodrigues manifestando a sua preocupação diante das notícias de que moradores dos Bairro (sic) Getúlio Vargas que ocupam há vários anos uma área de terreno do Estado, teriam suas casas transferidas para o Bosque. [...]”⁸⁵. Todavia, visando emendar as declarações do vereador emedebista, o vereador arenista Silvério Miranda Júnior “[...] declara que trata-se de uma área de terreno onde será feita as instalações (sic) da SAMRIG e que aqueles que alí residem não serão prejudicados uma vez que suas moradias serão transferidas para terreno que lhes será doado, tendo ainda o Chefe do Executivo tomados (sic) as necessárias providências para que as crianças sejam colocadas em escolas próximas. [...]”⁸⁶.

Aqui, notamos dois posicionamentos distintos e opostos entre si. Enquanto a oposição emedebista trazia à tona o problema da remoção das casas como um todo, enfatizando o tempo que estas famílias ocupavam seus terrenos e a distância em que se encontrariam quando das remoções, a situação arenista justifica a medida pela importância de se liberarem áreas à instalação de um importante empreendimento econômico. Ademais, acrescenta que os moradores seriam recompensados com terrenos doados sem mudanças drásticas em seu ritmo de vida e necessidades. Mas os argumentos arenistas iam ainda mais longe, pois em aparte, “[...] o vereador Washington Ballester declarou que aqueles que estão reclamando são os que possuem três ou quatro casas de aluguel, e, agora irão receber apenas um terreno. [...]”⁸⁷. Vemos aqui uma clara tentativa das vozes governistas em deslegitimar quaisquer descontentamentos ao eleger casos supostamente particulares e pontuais como generalização de uma realidade mais complexa. E a isto parece-nos que um vereador emedebista se antecipou em suas palavras: “[...] o vereador Athaydes Rodrigues disse que não estava defendendo aos que possuem mais de uma casa mas sim ao operário que seria transferido para longe do seu local de trabalho com despesas de transporte. [...] declarou que de qualquer maneira lançava o seu protesto pela remoção daqueles humildes trabalhadores que serão removidos para os arrabaldes da cidade. [...]”⁸⁸. Especificamente nesta ata da Câmara de Vereadores, encontramos informações de que o vereador Walter C. Troina (MDB), então Presidente da Câmara, participou de reuniões com moradores do BGV e verificou que a SAMRIG estava pressionando o Executivo

⁸⁴ O termo ditadura civil-militar justifica-se ante o fato de que este regime de governo era de fato representado pelo oficialato militar brasileiro, mas também tinha a sua sustentação na elite civil de caráter conservador do país.

⁸⁵ Ata nº. 3238. Livro L-42 Rio Grande. 19.05.1971 Fls. II-III.

⁸⁶ Idem.

⁸⁷ Idem.

⁸⁸ Idem.

Municipal para a liberação dos terrenos o mais breve possível. E que o Prefeito solicitou à empresa a aquisição de uma área para a localização das residências removidas, oferecendo o seu apoio a todo este trabalho. E declara o vereador emedebista:

[...] Fui procurado por uma comissão daqueles moradores que solicitaram a minha intervenção no sentido de conseguir um local mais próximo da cidade, pois recebavam serem levados para as proximidades da CIBRAZEM ou ao Bosque. Devo declarar que o sr. Prefeito me garantiu que aquelas casas não seriam retiradas com violência e que vinte carpinteiros serão destinados para a reparação das casas que doem (sic) removidas.[...] Não estamos advogando as transferências das casas, mas devemos tomar medidas acauteladoras. [...] ⁸⁹

Assim, notamos que a municipalidade, ao que parece, esteve presente nos debates com os moradores atingido pelas medidas de remoção de suas casas. E mesmo não se tratando de uma articulação contrária à remoção das moradias, tentavam-se negociar uma localidade mais próxima ao estabelecimento das mesmas e com que as remoções não se procedessem com violência. Entretanto, o vereador Athaydes Rodrigues embora tenha elogiado a atitude do Vereador Walter Troina, afirmou que apenas foram ouvidos moradores que não faziam oposição à remoção das moradias e que a Câmara de Vereadores não recebera nenhuma informação oficial sobre o assunto. Pelo que o Vereador W. Troina lembra que a comissão de moradores o procurou no sentido de buscar soluções ao problema, e que “[...] desejava deixar bem claro que jamais tomaria medidas contrárias aos interesses dos trabalhadores. [...]” ⁹⁰.

Em meados de junho de 1971, encontramos nas atas da Câmara de Vereadores mais uma referência à retirada das casas de terrenos da zona portuária para outras localidades da cidade. A menção inicia-se com a palavra do Vereador Walter Troina e refere-se mais especificamente à retirada de moradias próximas à Cia. de Adubos, situada na avenida Honório Bicalho. Neste documento, o referido vereador afirma que a transferência das casas para os subúrbios de Rio Grande, trazia problemas à própria cidade. É neste sentido que o mesmo advogava que “[...] deveria o governo do município perseguir uma integração de poderes entre o município e o Estado, no sentido de solucionar de forma mais humana essa situação. [...]” ⁹¹. Estas declarações dão a entender que a retirada das casas era vista por parte dos legisladores riograndinos, como um ato revestido de desumanidade, estando entre os argumentos, o de que os moradores-trabalhadores estariam sendo transferidos para áreas muito distantes de seu local de trabalho, isto é, no próprio Porto. É neste sentido que na sessão correspondente à esta mesma ata, o vereador emedebista Athaydes Rodrigues faz um parte, dizendo que no momento em que se colocou o problema da remoção destas moradias, advertiu sobre a decisão de serem levadas para muito distantes do centro de Rio Grande, e complementa: “[...] agora vem a notícia que estão colocando algumas no Bosque, o que cria (sic) problemas sérios para os seus moradores, que exercem suas atividades na zona portuária. [...]” ⁹².

Tais afirmativas corroboram os argumentos de que a distancia do trabalho era um dos principais entraves à decisão de remover os moradores para zonas distantes da cidade. E esta preocupação também pode ser encontrada no relato do vereador arenista Silvério Miranda, quando afirmou que a informação que possuía, de início, era de que estas moradias não seriam realocadas distantes do centro da cidade, “[...] mas agora consta-se que estão colocando algumas dessas moradias no Bosque. [...]” ⁹³. Nesta ocasião, o

⁸⁹ Idem.

⁹⁰ Idem.

⁹¹ Idem. Fl. V.

⁹² Idem.

⁹³ Idem. Fl. VII.

referido vereador disse que estariam havendo injustiças para com os moradores removidos de suas localidades para estas zonas da cidade do Rio Grande.

Numa ata datada de meados de fevereiro de 1973, em que o vereador José Alberto Cáceres afirmava a existência de um mapa⁹⁴ do DEPRC informando a localização das moradias que ficariam no bairro e aquelas que seriam de fato removidas. No entanto, o vereador alertava para o fato de que este detalhamento não era do conhecimento dos próprios moradores, e que por isso os mesmos encontravam-se apreensivos em relação à medida. É neste sentido que o parlamentar, enquanto representante daquele bairro, “[...] solicitava a constituição de uma comissão para saber ao certo as disposições do referido mapa a fim de poder informar aqueles moradores. [...]”⁹⁵. Tratava-se de informações que estavam sendo ocultadas, e que eram requeridas no sentido de conferir aos mesmos instrumentos para que estes pudessem melhor compreender o caráter do problema em que estavam envolvidos, pois eram a parte mais interessada neste assunto tão polêmico e dramático para suas vidas. É neste sentido que o vereador emedebista Walter Troina manifestou-se, afirmando que:

[...] deve-se pleitear das autoridades competentes, aquilo que os outros Prefeitos faziam: antes de retirar as casas para dar lugar a implantação de indústrias, deve-se destinar uma área para acolher as casas desses trabalhadores, que são os que movimentam as indústria (sic) e promovem o desenvolvimento e o progresso do país. [...]”⁹⁶

Aqui, novamente está presente a preocupação de parte dos legisladores locais para com a remoção das casas e de seus moradores para os arrabaldes de Rio Grande, mesmo que no trecho acima citado verifiquemos que o argumento central do vereador em questão, é o de dar-se atenção à necessidade de trabalhadores que, em realidade, tomam parte do progresso do país com o seu trabalho diário.

Todavia, neste mesmo documento, encontramos palavras atribuídas ao vereador emedebista João Carlos Romero, que demonstra uma preocupação maior com os destinos dos moradores envolvidos nos episódios da remoção das moradias do BGV. Este parlamentar afirma que se trata de um quadro que diz respeito diretamente aos interesses destes moradores, e segundo o documento, prossegue:

[...] ninguém melhor para sentir um problema do que aquele que o vive. Ao se transferir uma casa de um trabalhador, deve-se fazer com que se proporcione ao mesmo todas condições para que possa continuar vivendo com aquelas condições mínimas exigidas por um ser humano civilizado, ou seja, com luz, água, esgotos, policiamento, diversão, etc. Mas parece que o governo não cuidou razoavelmente desse aspecto, porque não se encontram esses requisitos na chamada Vila São João Coragem⁹⁷, local onde colocaram as casas retiradas da orla marítima portuária. [...]”⁹⁸

Pensamos que este relato seja um dos mais significativos daqueles encontrados nas atas das sessões legislativas de Rio Grande no início da década de 1970, uma vez que nele estão explicitados os maiores reflexos concretos que as remoções das moradias para zonas distantes, estariam ocasionando à vida de centenas de moradores-trabalhadores da zona portuária. A partir dele, compreendemos que a retirada das casas do BGV ensejou uma série de problemas para a vida material destes moradores, uma vez que os novos terrenos não possuíam condições estruturais mínimas de sobrevivência e dignidade aos

⁹⁴ Infelizmente, não nos foi possível encontrar este documento para incluí-lo na presente análise.

⁹⁵ Ata nº. 3403. Livro L-45. Rio Grande, 15.02.1973. Fls. VI-VII.

⁹⁶ Idem.

⁹⁷ Atualmente conhecida sob o nome de Vila São João.

⁹⁸ Idem.

mesmos. E é por isso que o mesmo vereador “[...] *apresentou uma emenda, no sentido de que o Executivo Municipal exerça uma fiscalização a fim de que quando se transferisse uma casa de trabalhador, que se dê ao mesmo as condições mínimas de continuar vivendo e não vegetando. [...]*”⁹⁹. No mesmo sentido o vereador Athaydes Rodrigues coloca uma série de problemas concretos e cotidianos que os moradores estariam enfrentando nos novos terrenos a que foram destinados e removidos:

[...] se perguntarem a esses trabalhadores agora se estão satisfeitos no novo local, com água invadindo suas casas, com barro até meio da canela, sem água encanada, com transporte caro, responderão negativamente. Finalizando, disse que é justo que se dê local para as indústrias (sic), que gerarão empregos e riquezas, mas não se deve esquecer o principal que é a saúde dos trabalhadores, e o seu bem estar¹⁰⁰.

Em sentido semelhante manifestou-se o vereador Valdomiro Rocha Lima, que teria recebido o presidente da Vila São Miguel, que na ocasião revelou que aquela localidade encontrava-se em total abandono. E para agravar o quadro, é para lá que seriam transferidas cerca de 600 casas do Bairro Getúlio Vargas no contexto de remoção das moradias. O vereador, a partir de diálogo com a liderança do bairro afirma:

[...] Mas não existe luz, água encanada, esgotos. O que existe lá, e esta Casa já solicitou providências para o seu aterramento, é a tal ‘lagôa do Jacaré’, que constitui um foco de mosquitos. Disse que a CEEE prontificou-se a estende (sic) rede elétrica naquele local se a Prefeitura delineasse as ruas com moirões de pedra; mas o Município não dispõe desses moirões, e então os moradores compraram os mesmos e estão depositados na Casa do referido Presidente. Apesar de cientificada que os moirões já estão a disposição, a Prefeitura nada fez, impedindo que aqueles moradores possa ter (sic) luz em suas residências. [...]”¹⁰¹

Também, o responsável pelas remoções, o Sr. João falou sobre a precariedade dos serviços urbanos básicos nas áreas para as quais iam os removidos. Diz ele:

Aí eles se viravam, né... Sabendo que...na época teve muita casa que...tinha dias aí que não tinha...energia elétrica! Não tinha não! Ficaram sem luz! Aí só tu conversando com uma pessoa dessas... Eu converso com eles, as vezes...é...eles me dizem pô...! A casa... sem água, sem luz! ...Que eu vô fazê?! Eu não podia fazê nada! Eu sei... eu sei por que teve pessoas que falaram comigo...e que são hoje fregueses lá onde eu tenho uma padaria e que...falaram comigo ...desses...problema, né...que eu vô fazê? Eu era mandado também! Como vocês foram mandado pra sê retirado do local, eu era mandado pra... prá levá vocês! Agora...a gente sabe...mas em seguida deram um jeito...a...a CEEE estendeu iluminação nessas vilas todas...Hoje não tem mais vila sem...sem energia elétrica, sem água, né! (SILVA, 2011).

A falta de energia elétrica e de abastecimento de água nas localidades que receberam as moradias e os moradores era muito comum. O interessante é perceber que nesta narrativa, o ex-funcionário do Porto enfatiza que a remoção das moradias era um processo que não dependia de suas escolhas pessoais, uma vez que também ele era subordinado às autoridades portuárias na realização de todo este trabalho. É assim que, por um lado, busca livrar-se de toda a responsabilidade sobre os problemas que elas causaram aos moradores, e por outro, ameniza relativamente estes mesmos inconvenientes ao afirmar que em momentos

⁹⁹ Idem.

¹⁰⁰ Idem.

¹⁰¹ Idem.

posteriores – ainda que sem uma maior precisão cronológica – estas localidades foram dotadas destas condições básicas anteriormente não verificáveis.

Portanto, ausência total de equipamentos urbanos tão necessários à sobrevivência das pessoas numa coletividade, moradias realocadas em terreno impróprio, com “foco de mosquitos”, sem a estrutura básica necessária ao estabelecimento de rede elétrica, dentre outras condições inexistentes nos novos terrenos. Sobre a questão da falta de energia elétrica, em decorrência de uma suposta inércia da própria prefeitura da cidade na tramitação e agilização destas demandas, pronunciou-se o vereador João Carlos Romero, que na qualidade de funcionário da companhia de energia – a CEEE – afirmava:

[...] a empresa tem a melhor boa vontade em levar eletrificação a zonas residenciais de trabalhadores, mas que tem encontrado falta de colaboração por parte da Prefeitura. Finalizando, o orador, disse que com esse esclarecimento levava também a sua descrença na ação dos dirigentes municipais, que não demonstram bem boa vontade nem capacidade para resolver um problema tão simples. [...] ¹⁰²

Sobre a distância das localidades para as quais estavam sendo removidos os moradores do BGV, e que neste período estavam já parcialmente ocupadas pelos mesmos, encontramos informações relacionadas à precariedade do transporte coletivo que compreendia estes bairros distantes do centro urbano e da zona portuária, onde residiam anteriormente. Desta vez, são palavras atribuídas ao vereador Antonio Barros, que segundo esta ata, datada do início de outubro de 1973, registrava as restrições do parlamentar:

[...] com relação aos serviços prestados por uma empresa de onibus que faz a linha para a chamada “Vila Irmãos Coragem” ¹⁰³, mas agora tem ouvido as críticas (sic) que a mesma vem fazendo do estado alarmante em que se encontra a estrada por onde trafegam os seus onibus. Salientou que se a Secretaria dos Transportes não tomar uma providência com urgência, dando condições, mesmo precárias, de trafegabilidade na referida estrada, o serviço de transportes coletivos poderá entrar em colapso, tal é o estado em que se encontra. [...] ¹⁰⁴

Sendo assim, além dos problemas relacionados à falta de uma mínima infraestrutura das novas localidades, e de sua distancia em relação a zona portuária – mais especificamente o Bairro Getulio Vargas – os moradores estavam, nos novos terrenos, enfrentando graves problemas com o transporte coletivo, que consiste no direito e na necessidade de ir e vir de seu trabalho para prover o sustento de si mesmos e de suas respectivas famílias.

Esta questão também é destacada pelo Inspetor João ao reconhecer a proximidade entre o morador do BGV e seu local de trabalho, e assim se expressa:

Ah... aqui! Que comodidade! Tava pertu do trabalho...muitos trabalhava aqui no porto...é...é...é...tudo acarreta problemas pra família, tem filhos...sabe como é, né? O homi que trabalha.... (inaudível)... a gente sabe os problemas que uma família atravessa quando ela é removida. Mesmo que... de tarde a casa tá prontinha lá, recebendo telhas, os troço, e já tava...o caminhão ia ...se deslocava pra lá...telha, telhado, o...as telhas, os móveis, utensílios. Enquanto já tava botando as telha no... no...lá em cima, o pessoal já tava descarregando. Era... dificilmente uma casa levava mais do que um dia, dificilmente! Não as grandes... Aqui teve boates aí que nós cortamo a meio! Martinica foi uma! Era uma buate que chamava

¹⁰² Idem.

¹⁰³ Tal localidade é hoje conhecida pelo nome de Vila São João.

¹⁰⁴ . Ata nº. 3499. Livro L-46. Rio Grande, 10.10.1973.. Fl. III.

Martinica. Bem aqui, atrás do, do edifício sede. Uma casa verde, grande, alta! Nós removemo ela em duas partes. Cortamo ao meio, tiramos e... e levamos. (SILVA, 2011).

Ou seja, se de um lado os moradores residiam próximos ao trabalho no porto; por outro, podemos perceber que na manifestação do inspetor, a questão da distância ou da falta de infra-estrutura não era preocupação suas, pois a sua justificava é de que também recebia ordens. No entanto, podemos afirmar, e já apresentamos informações neste sentido, de que os reflexos para a vida dos moradores envolvidos e para suas famílias, não eram a preocupação central para estes que argumentavam sobre a necessidade da remoção dos referidos moradores.

Nesta lógica, buscando verificar a magnitude das remoções das moradias do BGV, reproduzimos e analisando uma afirmação do ex-funcionário do DEPRC em que descreve a forma com que as mesmas teriam sido percebidas pelos cidadãos quando as casas transitavam pelas ruas da cidade, puxadas pelos “triângulos” até os seus terrenos de destinação:

.. eu acho que assim..se acostumaram! Hoje o Rio Grande...naquele tempo o Rio Grande...daquele tempo era outro, né...Era menos população. Passava, transitava com a casa e. ninguém dava mais bola! No início até quem sabe chamô atenção! Mas depois...ficô corriqueiro aquilo...dois ano passano... é...dois ano não...dez ano passano casa pra lá e...acho que não houve...eu não..pelo menos não vi...nada! É... acho que o pessoal..era menos gente e eram mais...iam se... acudiam lá ao seu trabalho, essa coisa toda...hoje..., hoje quem sabe até gerasse algum ...algum...pomba, a casa, em cima do carrinho!...Mas...naquele tempo...eu não senti reação nenhuma! Pra seu governo: eu não me envolvia com esses problema externo ...chegava de manha, eu via a casa que era prá removê...é..porque...já tava marcada com antecedência...olha, amanhã você vai saí. [...] Eu ia ali, de manha, pegava as sete hora, o pessoal já... tava por ali...nós iamso removendo as casas...depois eu...eu muitas vezes eu nem ia no local! O local já tava até marcado, já!...só se tivesse algum problema muito grave! Às vezes até eu escapava do serviço até dava uma volta por lá...(SILVA, 2011).

Assim, através do relato do inspetor João, o evento das remoções não teriam mesmo atingido uma notoriedade pública acentuada por parte dos cidadãos riograndinos no início da década de 1970. Para nós, isto se deve à natureza do regime político vigente na época, de caráter ditatorial, para o qual manifestações contrárias aos seus desígnios e os mais altos interesses desenvolvimentistas não seriam aprovadas ou aceitas pelos dirigentes políticos de então. É dentro desta lógica que a remoção de moradias no BGV insere-se, à medida que se torna difícil negar a ampla repercussão destes fatos quando consideramos a amplitude das remoções, que atingiram aproximadamente 1000 famílias entre 1971 e 1973, em cerca de apenas um ano e meio. E menos ainda se considerarmos as muitas referências que tais eventos tiveram na mídia impressa da cidade – no jornal que ora analisamos – e nos posicionamentos dos políticos locais.

3.5. Reflexões em torno da remoção das moradias do Bairro Getúlio Vargas

Como vimos, no início do trabalho de remoções, a versão dos fatos revelada pela imprensa – mais especificamente o Jornal Rio Grande – era de que opor-se à remoção das casas seria o mesmo que entravar o progresso de Rio Grande. E que as transformações inauguradas pela retirada das casas do BGV constituíam mesmo vantagens aos moradores, porque estes teriam as escrituras dos novos terrenos, sendo de fato proprietários de seus imóveis.

É neste sentido que o periódico propunha rápidas soluções pontuais aos problemas de infra-estrutura existentes nos novos terrenos para os quais as casas eram transferidas, reconhecendo que o

DEPRC – Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais –, trabalhava arduamente para dar um bom termo a esta empreitada.

A versão que a autoridade portuária veiculava em seus documentos era de que as remoções ocorriam sem problema algum, assemelhando-se assim com a compreensão revelada pelo inspetor João, encarregado destes trabalhos naquele momento histórico.

Ademais, quando o jornal passou a dar destaque aos descontentamentos perante a forma com que as remoções aconteciam e suas conseqüências imediatas, o fez mediante a palavra do representante oficial do bairro, que mesmo assim foi prudente ao deixar claro que as pessoas não queriam “parar” o progresso de Rio Grande, mas apenas desfrutar de condições dignas de vida. O periódico, assim, ressaltava que estes eram problemas pontuais que logo seriam remediados. Também, uma forma de dar ouvidos às vozes dissonantes, sempre indiretamente, era através de declarações oficiais da municipalidade, quando esta – sem contestar em absoluto o mérito das remoções – buscava providências para amenizar os infortúnios dos moradores. De um modo geral, as manifestações e resistências às remoções eram sempre de forma velada e indireta, dada a própria natureza do regime político da época, a ditadura civi-militar brasileira.

Todavia, com o tempo, passaram a ser relatados pelo jornal a ocorrência de acidentes na mudança das casas, envolvendo até mesmo menores de idade e morte de pessoas atropeladas pelos veículos do porto, fatos confirmados indiretamente pelo inspetor João, que acrescentou o fato de os motoristas estarem frequentemente embriagados durante o traslado das moradias até seus destinos.

A autoridade portuária, por sua vez, buscava ressaltar o sucesso das medidas das remoções, e quando relatava dificuldades, elas apareciam sempre relacionadas aos fatores externos: às más condições das casas removidas e os incidentes ambientais e climáticos que atravessavam estes eventos.

Visando contrabalançar os problemas enfrentados, foi comum o jornal dar relevo ao fato de que os moradores agora eram de fato proprietários de suas residências em novas localidades, e que as casas foram transferidas sem custo algum para os mesmos, quando ganharam da prefeitura os seus terrenos. Mas no que tange a distancia do trabalho que os antigos moradores passaram a enfrentar, o periódico parece não ter considerado seriamente o problema, e até mesmo o minimizou. Vemos neste aspecto que a remoção das moradias do BGV em 1970 se processava numa lógica em que ocorria gradativamente um movimento de separação entre as classes e grupos sociais conforme a “função” que deveriam assumir no espaço urbano: “[...] *É como se a cidade fosse demarcada por cercas, fronteiras imaginárias, que definem o lugar de cada coisa e de cada um dos moradores*”. (ROLNIK, 1988: 40-43), o que denotava uma nítida “segregação espacial” na cidade do Rio Grande.

No relacionado aos posicionamentos dos políticos locais, depreendemos que eles – os vereadores – constituíram-se enquanto os agentes que mais críticas teceram ao processo de remoção das moradias do BGV. Em síntese, as críticas dos parlamentares era de que aqueles moradores já habitavam aquele território há muito tempo e que a distancia do trabalho acarretaria aos mesmos maiores despesas com locomoção ate o porto. Tentaram, assim, obter garantias de que as casas não seriam transferidas violentamente e externaram o seu descontentamento ante o fato de não terem sido comunicados ou efetivamente consultados sobre as decisões do processo de transferência das casas. Além disso, mencionaram também a falta de infraestrutura dos novos terrenos como fornecimento de energia elétrica e serviço de saneamento, assim como a dificuldade ou falta de vontade política em solucionar estes impasses. Tais elementos nos remetem a outra característica intrínseca da segregação social em determinados territórios no meio urbano:

[...] além dos territórios específicos e separados para cada grupo social, além da separação das funções morar e trabalhar, a segregação é patente na visibilidade da desigualdade de tratamento por parte das administrações locais. [...] As imensas periferias sem água, luz ou esgoto são evidências claras desta política discriminatória por parte do poder público, um dos fortes elementos produtores da segregação. (ROLNIK, 1988: 40-43).

Isso nos aponta para a necessidade de uma sociedade verdadeiramente autônoma e plenamente livre para gerir o seu território, assim como de suas territorialidades específicas, em condições plenas de acesso e desfrute equitativo dos recursos que o mesmo oferece à manutenção de suas vidas. O que no caso de um governo de cunho ditatorial, autoritário e notadamente centralizado dos anos 70 era um horizonte distante para grandes massas e grupos sociais os mais diversos, incluindo os moradores removidos do BGV. (cf. SOUZA, 1995, p.106)

Assim, torna-se oportuno lembrarmos que o território do BGV enquanto espaço socialmente produzido e partilhado ao longo de décadas a fio, também encerrava elementos de identificação cultural dos seus moradores que em sua maioria, além de garantirem o sustento através do trabalho no porto, compartilhavam um modo de vida e existência peculiar ao bairro. Isto porque, “[...] *O espaço social, delimitado e apropriado politicamente enquanto território de um grupo, é suporte material de existência e, mais ou menos fortemente, catalisador cultural-simbólico - e, nessa qualidade, indispensável fator de autonomia*”. (SOUZA, 1995, p.107-108). Desta forma, compreendemos que a remoção das moradias e de seus moradores para áreas muito distantes da zona portuária, ocasionou um forte desenraizamento socioeconômico e cultural que comprometeu essencialmente a organização do BGV como a “cidade dos estivadores”, fazendo ruir todo um universo de sobrevivência material e identificação social há muito partilhado por seus antigos moradores.

É neste sentido que Marcelo de Souza defende um projeto de autonomia enquanto liberdade dos grupos em problematizar a própria questão do desenvolvimento no sentido de uma constante autocrítica para uma justiça social crescente. (SOUZA, 1995, p. 106). Para isso, seria indispensável o fomento de reivindicações sobre o direito ao território por parte dos mesmos grupos que o partilham, uma vez que:

[...] uma luta pontual e, em si, temática e socialmente limitada - o ativismo de bairro [...] *pode* polinizar outras lutas e ajudar a instaurar uma sinergia transformadora; ademais, ela *pode* permitir aos atores uma ampliação de sua margem de manobra contra os efeitos mais alienantes do processo de globalização hoje em curso - o que, dialeticamente, *pode* vir a ser um fator sustentador de um avanço da consciência crítica dos atores e do seu potencial de combate... Em todos os casos os atores se verão confrontados com necessidades que passam pela defesa de um território, enquanto expressão da manutenção de um modo de vida, de recursos vitais para a sobrevivência do grupo, de uma identidade ou de liberdade de ação. (SOUZA, 1995, p.109-110).

Conforme Porto-Gonçalves, estas reivindicações devem estar inseridas na complexidade que envolve os interesses político-econômicos de reprodução do capital, como a especulação imobiliária e a ausência de medidas públicas de saneamento e habitação para estes contingentes populacionais segregados. E torna-se importante lembrar que o processo de ocupação do BGV também se deu em caráter precário e com a anuência do poder público, o que ensejou um bairro com precárias habitações de madeira cujos moradores não possuíam as escrituras de seus terrenos: “*Diante de tudo isso, não resta aos pobres das cidades outra alternativa senão erguer suas habitações precárias, barracos [...]*” (PORTO-GONÇALVES, 1995, p.324). Como se não bastasse, a situação se agravou quando estes mesmos

moradores foram removidos na década de 1970, já que passaram a ocupar terrenos desprovidos de uma estrutura adequada ao estabelecimento de suas vidas.

Assim, a perspectiva crítica de Educação Ambiental é imprescindível para se pensar a relação da sociedade com o meio ambiente em que assenta a sua vida, promovendo contextualizada das idéias a práticas ambientalistas. Em outras palavras, ela impele homens e mulheres, educadores e gestores ambientais, a pensar e praticar uma relação com o território que considere a sua complexidade como um espaço produzido, partilhado e habitado por gente “de carne e osso” com seus sonhos, necessidades e aspirações.

É deste modo que parafraseamos Wilson Sérgio de Carvalho, que atesta a necessidade de se produzir “novas lógicas de povoamento e ocupação dos territórios urbanos” que tenham por base um autêntico diálogo entre os indivíduos e a sedimentação dos vínculos sociais entre os sujeitos que neles vivem:

[...] Somente assim, lutando pela existência de cidades onde qualidade de vida e solidariedade caminham juntas, constituindo bens inalienáveis para o(a)s cidadão(a)s lidarem tanto com os benefícios que essa oferece quanto com os desafios que apresenta. (CARVALHO, 2008:21).

É justamente nesta direção que refletimos, no sentido de produzir novas sociabilidades que sejam capazes de gerar autonomia, solidariedade e cidadania para além de uma visão utilitária e essencialmente tecnicista de se conceber e planejar o território. É assim que, para transformar o mundo, devemos colocar o mundo a favor de toda a sociedade com o seu meio num sentido mais amplo:

[...] a emancipação humana, o livre manifestar das potencialidades dos seres humanos e o enriquecimento espiritual que resultem em um novo modelo civilizatório, dependem da emancipação material e do fim da alienação gerada pela mercantilização da vida e pela apropriação desigual dos bens socialmente produzidos (LOUREIRO, 2006: 61).

Esta apropriação desigual dos “bens socialmente produzidos” incluiu por si mesma a apropriação desigual de um determinado território por empreendimentos industriais e comerciais durante a expansão portuária da década de 1970, como é o caso de uma área do Porto Novo que compreendia terrenos situados no Bairro Getúlio Vargas, onde moradores que desfrutavam de um modo de vida calcado em sentidos de identificação para com aquele espaço socialmente partilhado, foram removidos para áreas muito distantes de seu lócus de trabalho e desprovidas significativa infraestrutura. Acreditamos que a perspectiva de Educação Ambiental crítica e emancipatória, ao defender o “livre manifestar das potencialidades” das pessoas, reivindica que os seres humanos possam desfrutar de um território com as mínimas condições que requer um ser humano, isto é – água encanada, iluminação elétrica, transporte coletivo e condições de saúde e ambiente satisfatórias. E que além destes fatores mais concretos, tenham direito de partilhar um espaço em que possam construir seu modo de vida através de sentidos de identificação e sociabilidades baseados no exercício da autonomia e da cidadania individual e coletiva.

A partir da análise realizada, entendemos o território do BGV como uma *rede de relações sociais* ou *campo de forças* determinado por uma noção de limite e alteridade entre o “nós”, os moradores com sua respectiva vida social e cultural estabelecida em elementos de identificação; e os “outros”, isto é, os grupos responsáveis pela remoção das moradias do bairro por ocasião da instalação de empreendimentos econômicos no contexto da expansão portuária dos anos 70 em Rio Grande (cf. SOUZA 1995: 86; 89).

Todavia, inversamente, os grupos hegemônicos, se configuravam como o “nós” que portava os mais altos interesses do progresso da cidade, onde os “outros” – os elementos opositores ou indesejados – deveriam ser veementemente repelidos na remoção das moradias à ampliação das atividades portuárias e ao aumento dos negócios e da lucratividade.

É assim que PORTO-GONÇALVES (1995:332) ressalta a necessidade de transformar a técnica e o saber tradicional de forma que sejam capazes de servir aos seres humanos como autênticas formas de sociabilidade em seu meio, fazendo emergir uma organização “genuinamente comunitária”, e diríamos nós, nos diversos territórios em que homens e mulheres constroem e partilham suas vidas e de onde retiram seu sustento material e cultivam vínculos afetivos de identificação com o seu meio.

CONCLUSÕES

Esta obra partiu do princípio de que os portos possuem uma função primordial no sistema produtivo do capitalismo global, pois são capazes de interconectar diferentes pontos do planeta para a intensificação do intercâmbio de pessoas e mercadorias. É assim que eles se constituem enquanto elos das atividades produtivas, e apropriando-se de territórios e ambientes à maximização das movimentações comerciais, interferem na vida das pessoas que neles habitam e vivem. Neste sentido e entendimento, situamos a expansão do Porto do Rio Grande – mais especificamente do chamado Porto Novo – que ensejou a remoção de cerca de 1000 famílias do Bairro Getúlio Vargas (entre 1971 e 73), localizado no Terrapleno Oeste, para áreas muito afastadas do centro urbano dotadas de pouca ou mesmo nenhuma infraestrutura ao estabelecimento de suas moradias. No entanto, situamos nossa compreensão numa perspectiva de totalidade, ao relacionar tais deslocamentos/remoções de populações como parte de um projeto nacional de desenvolvimento e expansão do capitalismo da ditadura civil-militar brasileira (1964-1989), representando a projeção de planos e interesses nacionais no âmbito das escalas regional e local – como vimos no capítulo primeiro.

Desse modo, contextualizamos o Bairro Getúlio Vargas – ou Vila do Cedro – como um território prenhe de experiências e sentidos existenciais para os seus habitantes ao longo do século XX da história de Rio Grande, ao ponto de ser mesmo definido como “a comuna” ou “cidade dos estivadores”, dada a solidez das identidades e da vida comum ali partilhadas. Para tanto, a partir de estudos de outros pesquisadores da cidade, mostramos a evolução e os processos de construção deste enraizamento no território por parte destas populações, mergulhando panoramicamente em seu cotidiano, nas sensibilidades partilhadas e na rotina diária de suas vidas de um modo geral.

Depois, descrevemos e analisamos este universo coletivo sofrerá grande impacto quando das remoções da década de 1970, quando muitas centenas de moradores foram transferidas massivamente para zonas muito distantes de onde viviam anteriormente, onde se tornaram povoadores de novos bairros da cidade, sobretudo em sua zona oeste. E neste quadro, é que focalizamos a remoção dos casebres de madeira do BGV, tendo o cuidado de destacar que, além das casas de moradia, eram removidos bares, cantinas e mesmo estabelecimentos comerciais como armazéns e boates, e enfim, vidas e solidariedades as mais diversas.

Desta forma diríamos que a partir do estudo que realizamos nesta obra, através da análise da bibliografia e da documentação disponibilizada neste trabalho, entendemos que estas remoções foram de caráter autoritário e se processaram num ritmo relativamente intenso para dar conta das exigências da ocupação dos terrenos do BGV por empreendimentos econômicos, e se articulavam a interesses macroeconômicos e estratégicos nacionais relacionados à ditadura civil-militar. Para tanto, produziu-se discursos e processos de legitimação destes eventos, quer na imprensa escrita local, quer no âmbito dos gestores municipais e parlamentares locais. E apesar das nuances diferenciadas na apreciação deste problema, acabaram por configurar elementos às perspectivas hegemônicas defendidas para que a remoção das moradias de fato ocorresse.

No entanto, buscamos demonstrar que apesar dos discursos legitimadores, tal processo foi marcado por tensões e contratempos como acidentes envolvendo veículos do porto e moradores, desmontagem das casas durante o trajeto e o deslocamento de moradores para terrenos com pouca ou nenhuma condição de subsistência, na ausência de fornecimento de energia elétrica, água encanada e

considerável distancia entre estes moradores estivadores e o Porto, onde trabalhavam. De outro modo, no discurso presente na imprensa escrita assim como aquele proferido pelas autoridades portuárias, reforçava-se que as remoções se processaram com relativo sucesso, isto porque a meta de liberar os terrenos para a instalação de estabelecimentos industriais e comerciais no Porto Novo foi atingida satisfatoriamente.

Todavia, argumentamos que não eram apenas as casas que foram removidas, casebres de madeira em situação precária, mas também pessoas que partilhavam de um ritmo de vida identificado com o antigo território do BGV, com seus costumes, trajetos e espaços de convivência coletiva. E apesar de este trabalho não ter objetivado analisar a narrativa destes moradores, consideramos que nos novos terrenos, além de os mesmos terem enfrentado uma vida difícil do ponto de vista material, estavam impossibilitados de manter a integralidade de seus vínculos e relações sociais em condições tão distintas e adversas.

Desta maneira, à guisa de conclusão inferimos que este discurso progressista, sobretudo na imprensa escrita da cidade – foi construído para legitimar a necessidade de liberação de terrenos à instalação de empreendimentos econômicos no território do Porto Novo, que compreende o BGV, e tudo em nome do progresso de “um país” e uma cidade “que ninguém segura”. É assim que os moradores, seus costumes e sua forma de vida calcada em elementos socioculturais era visto como obstáculo ao progresso que chegara a urbe e que não poderia ser adiado sob nenhum pretexto. Desta forma, no âmbito deste discurso e em outros documentos aqui analisados, encontramos referência aos problemas mais concretos que os moradores passaram a vivenciar nos novos terrenos para os quais foram removidos contra a sua vontade, estando ausente, sobretudo, referências, considerações ou preocupações maiores no que se refere à perda dos elementos socioculturais e de pertencimento que estes tinham para com o seu antigo território.

Verificamos, do mesmo modo a partir do estudo realizado, a predominância de uma visão descompromissada com a vida dos seres humanos mais humildes, segundo a qual por residirem em territórios necessários ao desenvolvimento, podiam ser removidos sem nenhum problema, desconsiderando-se a subsistência, as relações de pertencimento e as construções simbólicas destas populações a serem removidas em decorrência da expansão portuária na década de 1970 em Rio Grande. Foram temas e problemas ausentes nos debates oficiais ou que não receberam grande destaque ou considerações mais aprofundadas.¹⁰⁵

Desse modo, pensamos que seja necessário transpor o enfoque meramente tecnicista no estudo da relação entre as sociedades e o seu território, tendo em vista a considerar as singularidades socioculturais de grupos humanos na produção da materialidade da vida. Pois referimo-nos a pessoas vivas, com seus sonhos e sentimentos, e não apenas objetos de planejamento ou de meros recursos logísticos a serem alocados e realocados conforme interesses puramente econômicos da expansão portuário-industrial do capitalismo globalizado, de elites e/ou interesses dos poderosos.

É neste sentido que FAGGIN (1997: 140) tece uma série de críticas e considerações sobre os projetos urbanos, que para ela, necessitam interconectar os elementos técnicos e políticos/financeiros às questões sociais/culturais e estéticas, próprias ao processo de mudanças que se vislumbra em sua proposta. Pois as “práticas do urbanismo” revelam valores e atitudes pautados estritamente em elementos técnicos e arbitrários impostos por especialistas de gabinete.

¹⁰⁵ Neste ponto, afirmamos a patente evidência de uma injustiça ambiental, como caracteriza Henri Acselrad (2010).

Assim, “... *A imagem explícita esgota-se em si mesma e, simultaneamente, torna tudo opaco, porque não mostra o subterrâneo, a vida latente por trás das fachadas, o excluído, o implícito*” (idem). Existiria, nesse sentido, uma diferença fundamental entre o “olhar” e o “ver”. Sendo que para a mesma autora, o primeiro seria “... *o resultado das ações, o cenário onde se desenvolve a vida, a velocidade das transformações*”, enquanto que o segundo abrigaria “*a compreensão, o ritmo, a história e, fatalmente, a cruel revelação das contradições, dos problemas, das discriminações*”. (idem: 143). Para esta re-leitura sensível da realidade, centrada na integração ou contextualização dos elementos que a constituem, seria indispensável, assim, “abrir-se ao que não é evidente” (idem: 144). E o “evidente”, conforme depreendemos neste trabalho são os diferentes interesses, perspectivas e discursos relacionados ao território na perspectiva economicista e elitista.

Neste âmbito, estamos com César Martins, de que é necessário elaborar instrumentos para que os sujeitos possam realizar uma leitura de mundo (MARTINS, 1995: 194), contribuindo a uma re-leitura de Rio Grande “que tenha vida”, em que sejam explicitadas as contradições numa realidade repleta de sujeitos, que “na riqueza das desigualdades”, produzem História. Isto por que, compactuamos com o seu entendimento, de que sociedade e natureza formam uma “unidade contraditória”, capaz de nos causar “espanto e indignação”. (idem: 195). Assim, inspiramo-nos em seu olhar sobre Rio Grande, que para ele, “tem cheiro de maresia e de fábricas”, sendo construída e reconstruída por “gente de carne e osso, estômago e fantasias”, gente que dá movimento a uma realidade repleta de vida e contradições – por sujeitos que fazem a História e nela se situam, conscientes ou não deste fato! (idem: 203).

Todavia, não é o que se vislumbra na presente obra, pois notamos que populações são vistas, pelos agentes hegemônicos, identificadas indiretamente através dos discursos analisados como um entrave ao desenvolvimento do Rio Grande, uma suposta necessidade suprema e inexorável de todos os gaúchos e brasileiros, numa prática discursiva em que o crescimento econômico aparece como sinônimo de desenvolvimento. Sendo este, concebido como inevitável e propiciador de benefício a todas as populações, numa espécie de redenção material após tempos de estagnação econômica ou políticas equivocadas de governos anteriores (ver CIPRIANO, 2010), ignorando-se as formas de existência e a dimensão sociocultural da vida destas grandes “massas”.

Há que se ressaltar, ainda, a comprovação da hipótese teórico-conceitual referente ao território, pelo viés da *ecologia política*. Isto é, a de que grupos sociais com modestos “recursos” ambientais/territoriais – como os moradores do BGV na década de 1970 – tendem a sucumbir frente aos interesses e apropriação de agentes com maiores possibilidades de investimento e mobilidade espacial nos processos e projetos de modernização socioeconômica.

Na perspectiva do progresso, o território apresenta-se como uma dimensão estática e imutável, ou a ser moldado e transformado pelos planejadores, urbanistas e engenheiros a partir de perspectiva economicista e das classes e/ou grupos dominantes, isto é, mero recurso ou variável a ser ponderada nos planos de lucratividade. Nele, os humanos devem conformar-se às necessidades dos projetos de desenvolvimento, sendo este último considerado como inevitável ou propagandeado como se beneficiando a todos, mas na prática, em benefício de uns poucos. Para os moradores envolvidos nos processos de remoção à expansão portuária, o território é meio de sobrevivência e de organização da vida; apresentando, ainda, sentidos existenciais, vínculos afetivos e identitários.

Para finalizar diríamos que na perspectiva do “direito ao território” – ou da *justiça ambiental* – necessitaríamos incorporar as variáveis humanas em seu debate, uma vez que não se trata, apenas, do direito de populações e comunidades ao desfrute de sua sobrevivência biológica. Mas também, de suas necessidades “espirituais” próprias à sustentabilidade da condição humana, uma vez que as relações que estabelecem com o território, suas formas de trabalho e organização sociocultural são condições essenciais à potencialização e o desenvolvimento integral destas pessoas, de sua realização plena em seus respectivos territórios. E mais, que os próprios habitantes pudessem de fato ser considerados como participantes efetivos destes processos, já que a riqueza produzida a partir e nas áreas nas quais os mesmos serão removidos, também deveria ser redistribuída visando melhores áreas para eventuais futuras realocações.

Este entendimento está consoante à perspectiva crítica e emancipatória de Educação Ambiental ao provocar reflexões e práticas sobre a relação da sociedade com o ambiente, no sentido de promover práticas sociais de educadores e gestores ambientais em sintonia com a compreensão do território como espaço produzido e partilhado por uma coletividade que dele retira o seu sustento material e mantém seus vínculos sociais de identificação. Desta forma seria possível travar sociabilidades assentadas em princípios de autonomia e solidariedade participativa que permitam a emancipação humana e a livre manifestação das potencialidades das pessoas, na contramão de concepções utilitárias e mercantilizadas na apropriação desigual de bens e territórios. (cf. LOUREIRO, 2006: 61).

Estes aspectos podem provocar uma mudança na forma de gerenciar novas futuras remoções de moradias da área portuária de Rio Grande. Esta inversão de concepções e práticas, com base na experiência das remoções da década de 1970, torna necessário considerar os moradores de um território como portadores do direito ao desfrute do meio e, também, propõe uma redistribuição equitativa da riqueza, uma vez que ela é em grande parte produzida a partir e nas áreas nas quais os mesmos foram e serão removidos, e assim deveria ser empregada em futuras realocações em áreas que apresentem os mínimos requisitos ao estabelecimento da vida humana com dignidade.

Tal é o desafio que se apresenta no mundo de hoje, qual seja, produzir uma nova forma de conceber e praticar a existência no meio ambiente urbano, dotada de um enfoque integral no seio do cotidiano em que vivemos e atuamos em relação a outros humanos e o seu meio. Isto porque, parece haver uma ênfase nos valores mais “pragmáticos” que as cidades em desenvolvimento estão em constante busca – o que nos demonstra esta obra – e nos assinala a necessidade de um despertar coletivo ao despontar de “uma outra” cidade possível!

REFERÊNCIAS

1) **Bibliografia:**

ACSELRAD, Henri; MELLO, Cecília Campello do A.; BEZZERA, Gustavo das Neves. **O que é justiça ambiental**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

ALVES, Francisco das Neves; TORRES, Luiz Henrique. **Cidade do Rio Grande: História & historiografia**. Rio Grande: FURG, 1997.

_____. **Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária**. Vol.1. Editora CORAG: Porto Alegre, 2008.

_____. **Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária**. Vol.2. Editora CORAG: Porto Alegre, 2008.

BORGES, V. **O que é História**. 15 ed. São Paulo: Brasiliense, 1980.

CARVALHO, Wilson Sérgio de. **Educação ambiental urbana**. Rio de Janeiro: WAK Ed., 2008.

CIPRIANO, D. M. **Rio Grande, a cidade do futuro? Natureza, desenvolvimento e discursos hegemônicos ontem e hoje**. In: I Semana de História do Pontal - Cultura, Educação e Ambiente – III Seminário de Práticas Educativas. Disponível em CD. Ituiutaba-MG, 2010. Acesso 16 fev. 2011.

CUNHA, Icaro A. da. **Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias**. Rev. Adm. Pública, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, Dec. 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/05.pdf>>. Acesso 27 jul. 2010.

DIAS, Denise Gamio; BATTESTIN, Claudia; MACHADO, Carlos R.S. **Natureza da/na crise dos paradigmas**. In: SOLER, Antonio Carlos Porciúncula et al. (Org.). *A cidade sustentável e o desenvolvimento humano na América Latina: Temas e pesquisas*. Rio Grande: FURG, 2009. p. 173-192.

DOMINGUES, M.V.R. **A Logística da GM e o Porto do Rio Grande**. Informativo SEARG. Rio Grande, março/abril de 1997.

_____. **Entrevista: professor Domingues prevê degradação visual e ambiental do Cassino**. Informativo SEARG. Rio Grande, março/abril de 1997.

_____. **Os conflitos de uso sócio-econômico-ambientais e o processo de caotização do espaço urbano local**. Informativo SEARG. Rio Grande, março/abril de 1997.

_____. **Ressuscitando a plataforma de produção pesada poli-industrial do Rio Grande**. Informativo SEARG. Rio Grande, março/abril de 1997.

_____. **Virando o feitiço contra os feiticeiros**. Informativo SEARG. Rio Grande, março/abril de 1997.

DOMINGUES, Marcelo Vinicius de la Rocha. **Superporto do Rio Grande: plano e realidade – elementos para uma discussão**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995. 312p. [Dissertação de Mestrado].

DUARTE, Regina Horta. **História & Natureza**. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

FAGGIN, Maria Ângela. **A Natureza e a Cidade: rediscutindo suas relações**. In: SOUZA, Maria Adélia de; SANTOS, Milton; SCARLATO, Francisco Capuano; ARROYO, Mônica. (Orgs.). *O Novo Mapa do Mundo – Natureza e sociedade de hoje: uma leitura geográfica*. 3 ed. São Paulo: Hucitec, 1997, pp. 139-145.

GUAZZELLI, Cesar Augusto Barcellos. **A mágoa em chuteiras - Gaúchos declaram guerra à seleção brasileira por não convocar os craques locais**. *Revista de História - História do Brasil por quem mais*

entende do assunto. 16 de setembro de 2009. <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos/a-magoa-em-chuteiras>>. Acesso 12 fev.2012.

HAESBAERT, R.; LIMONAD, E. **O território em tempos de globalização**. etc..., espaço, tempo e crítica. N° 2(4), VOL. 1, 15 de agosto de 2007, ISSN 1981-3732 39 Recebido para Publicação em 17.07.2007. Disponível em: <http://www.uff.br/etc/UPLOADS/etc%202007_2_4.pdf>. Acesso 5 jun. 2010.

JATOBA, Sérgio Ulisses Silva; CIDADE, Lúcia Cony Faria and VARGAS, Glória Maria. **Ecologismo, ambientalismo e ecologia política: diferentes visões da sustentabilidade e do território**. Soc. estado. [online]. 2009, vol.24, n.1, pp. 47-87. ISSN 0102-6992. <http://www.scielo.br/pdf/se/v24n1/a04v24n1.pdf> acesso 4 jun. 2010.

JULIANO, M. C; FERREIRA, W. L; OLIVEIRA, M; SOUZA, M. C. H; SAGGIOMO, L. S. **Expansão versus Expulsão: o impacto socioambiental da expansão das atividades portuárias na remoção de comunidades pesqueiras no estuário da Lagoa dos Patos, RS**. In: VII Seminário de Pesquisa Qualitativa: fazendo metodologia, 2008. Disponível em: <http://www.ceamecim.furg.br/vii_pesquisa/trabalhos/198.doc>. Acesso 1 fev. 2011.

LOUREIRO, C. F. B. **O movimento ambientalista e o pensamento crítico**. 2. ed. Rio de Janeiro: Quartet, 2006. pp.17-78.

MARTINS, César Augusto Ávila. **A História e a história local – Naturalizando a sociedade e socializando a natureza: um tema para apreender Rio Grande**. In: ALVES, Francisco das Neves & Luiz Henrique Torres (Orgs.). *A Cidade do Rio Grande: estudos históricos*. Rio Grande: Universidade do Rio Grande; Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1995, pp. 194-204.

_____. **Pesquisar Moradias em Áreas Portuárias: Alguns Caminhos e Muitos Percalços**. In: MARTINS, César Augusto Ávila *et. al.* (org.). *Quintas Urbanas: Cidades e possibilidades*. Rio Grande: FURG, 2011, pp. 59-111.

MARTINEZ, Paulo Henrique. **História Ambiental no Brasil: pesquisa e ensino**. São Paulo: Cortez, 2006.

MALLAS, D. **Os Portos brasileiros na globalização: uma nova geografia portuária?**. 12 Encuentro de Geógrafos de América Latina – EGAL 2009. <http://egal2009.easyplanners.info/area01/1209_Mallas_Danny.pdf>. Acesso 15 jan.2012.

MARTINS, Solismar Fraga. **A visão dos moradores sobre o planejamento urbano: um estudo do Bairro Santa Tereza – Rio Grande-RS**. Dissertação de Mestrado. FURG, 1997. 149p.

_____. **Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873-1990)**. Rio Grande: Editora da FURG, 2006.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa: Memória e Experiências de Estivadores do Rio Grande/RS (1945-1993)**. Tese de Doutorado. PUC/São Paulo, 2000. 257 f.

OLIVEIRA, Wilson José Ferreira de. **“Maio de 68”, mobilizações ambientalistas e Sociologia Ambiental**. *Mediações*. v. 13, n.1-2, p. 87-108, Jan/Jun e Jul/Dez. 2008. Dossiê: 40 anos de Maio de 68, pp. 87-108. <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes/article/download/3288/>>. Acesso 22 jan. 2012.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Educação, meio ambiente e globalização**. In: Anais do V Congresso Ibero-americano de Educação Ambiental. Rio de Janeiro: Associação Projeto Roda Viva, 2007. pp. 15-27.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **Formação sócio-espacial e questão ambiental no Brasil**. In: CHRISTOFOLETTI, Antonio *et al.* (Org.). *Geografia e meio ambiente no Brasil*. São Paulo - Rio de Janeiro: Editora Hicitec, 1995, pp. 309-333.

PRADO, Daniel Porciúncula. **Por uma eco-história a partir do ambiente Rio Grande do Sul**. In: ALVES, Francisco das Neves (org.). *Sociedade e cultura no Rio Grande do Sul: ensaios históricos*. Rio Grande: Fundação Universidade Federal do Rio Grande, 2005, pp. 79-88.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988.

SILVA, Manuela. **Conferência: Mundialização – Será possível uma vida digna?** Forum Abel Varzim. Lisboa, Portugal, Fevereiro de 2000.<<http://www.forumavarzim.org.pt>> Acesso em 15 jan.2012.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O Território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento.** In: Iná Elias de Castro *et. al.* (org.). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, pp. 77-116.

SOUZA, Paulo Ricardo Salati de. **Áreas urbanas desfavorecidas do município do Rio Grande/RS.** Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGeo da Universidade Federal do Rio Grande – FURG. 2011, 118p. [Dissertação de Mestrado].

2) Documentos:

SILVA, João da. **Entrevista com o inspetor-chefe do serviço de remoção de casas.** Horário: 16h. Duração: 1 hr. 42 min.34s. Data: 19 de agosto de 2011.

Depoimento de Vladimir Guimarães – 19.10.1999. Cedido por Carlos Alberto de Oliveira em julho de 2011.

Jornal Rio Grande, anos LXVIII, LXIX e LXX. Rio Grande/RS, 8p¹⁰⁶.

Of. nº 5/71 DEPRC. 5 de agosto de 1971.

Of. DEPRC, 25 de novembro de 1971.

Livro L-42. Ata nº. 3238. Rio Grande, 19.05.1971.

_____. Ata nº. 3263. Rio Grande, 30.06.1971.

Livro L-45. Ata nº. 3403. Rio Grande, 15.02.1973.

Livro L-46. Ata nº. 3499. Rio Grande, 10.10.1973.

¹⁰⁶ As referências completas do periódico foram disponibilizadas, em sua íntegra, nas notas de rodapé constantes na análise realizada no capítulo 3.

ANEXO I

RIO GRANDE EDIÇÃO DE HOJE
160 páginas
R\$ 0,20

ORGÃO INDEPENDENTE
diário de maior circulação e tiragem do município

ANO LVIII Diretor — DAQUIZ DE LA ROCHA
RIO GRANDE Sábado 15 de maio de 1971 Diretor-Geral — ALBERTO ALVES Nº 189

Ocupantes de terrenos nas proximidades do porto intimados a retirar moradias

deverá expirar a 5 de junho próximo. Até lá os terrenos deverão estar desocupados para que o DEPRC os retome e libere a destinação prevista.

Sabemos que há várias firmas aqui e de outros municípios, interessadas em estabelecer-se nas proximidades do porto erguendo edícios que darão um novo aspecto à dita importante avenida, que são os primeiros a ser percorridos pelos que desembarcam em nosso porto e não lhes tem podido oferecer até agora uma visão do desenvolvimento do Rio Grande. Entre estas firmas, temos conhecimento de que umas cujos produtos são conhecidos em todo o país já elaboraram planos para um terreno cujo alvará será equivalente a um edício de dez pavimentos



ANEXO II

RIO GRANDE

EDIÇÃO DE HOJE
8 páginas
Cr\$ 0,20

ORGÃO INDEPENDENTE
diário de maior circulação e tiragem do município

ANO VIII | Diretor — DAIOZ DE L.A. ROCHA | RIO GRANDE Quinta-feira 8 de julho de 1971 | Diretor-Correspondente ALBERTO ALVES | 172-176

CID SUGERE INTERFERENCIA DA COHAB PARA SOLUCIONAR PROBLEMA DE MORADIAS POPULARES

**Noticias do Lions Club
Rio Grande-Universitário**

O ten. cel. Cid Soares de Vieira, que ontem tomou posse do cargo, após ter sido confirmado no cargo de Prefeito, como foi noticiado, aprovará mais esta sua estada em Porto Alegre para tratar de diversos assuntos de interesse

Vargas, que poderá ser cedida pelo DEPRC para este fim. Seria a área localizada próximo à avenida Briosso, distante das instalações portuárias, onde as habitações seriam construídas verticalmente, em blocos de apartamentos, para

testam a necessidade de remoção das moradias que se encontram localizadas em caráter precário no bairro Getúlio Vargas, expressando a compreensão geral de que a medida é tomada em nome do progresso e regulará sua au-

oeste.

Os oficiais das entidades sindicais acrescentam também que o obra deve ficar a cargo da Cohab porquanto as cooperativas de iniciativa particular ocupam-se de obras de maior gabarito e o problema

— Eleita a nova Diretoria que regerá os atos do Clube no Exercício Leonístico 71/72

Presidente: Cl. Francisco Eduardo D'Elia

ANEXO III



ANEXO IV
Extremidade NE da área urbano-portuária da cidade de Rio Grande,
Estuário da Lagoa dos Patos, RS.



*Área de estudo da
remoção de
habitações na
década de 1970.*

Fonte: Exército Brasileiro, 1975. Acervo da Agência da Lagoa Mirim, RS.

**More
Books!** 



yes
i want morebooks!

Buy your books fast and straightforward online - at one of world's fastest growing online book stores! Environmentally sound due to Print-on-Demand technologies.

Buy your books online at

www.get-morebooks.com

Compre os seus livros mais rápido e diretamente na internet, em uma das livrarias on-line com o maior crescimento no mundo! Produção que protege o meio ambiente através das tecnologias de impressão sob demanda.

Compre os seus livros on-line em

www.morebooks.es

