

REVITALIZAÇÕES URBANAS EM FRENTES D'ÁGUA: OS DESAFIOS AO PLANEJAMENTO URBANO CONTEMPORÂNEO

Estudo de caso sobre a revitalização do Porto Velho da cidade do Rio Grande/RS/BR.

Autor: **Perla Duarte do Couto**

Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS

Orientadora da tese: Tânia Marques Strohaecker

Email: perlacouto@gmail.com

RESUMO

Este artigo faz parte da pesquisa sobre a temática das revitalizações urbanas em frentes d'água, que surgiu devido aos significativos estudos de casos e da importância nas relações destas áreas com a dinâmica urbana. A partir disso, surge interesse sobre o estudo de caso na cidade do Rio Grande/RS, revitalização do Porto Velho em conjunto com o centro histórico, que aponta para a possibilidade de ocorrência de processos globais, em linhas gerais metropolitanos em uma cidade média. Neste contexto na perspectiva da geografia urbana, analisamos o processo e suas implicações locais com influência de diferentes escalas local - global. Assim pressupomos impactos, tais como gentrificação, bem como apropriação do espaço público, enfim supremacia do valor de troca evidenciadas por diversas facetas com destaque para a valorização espacial diante da apropriação dos recursos estruturais e culturais, ou seja o consumo no e do espaço.

Palavras chave: frentes d'água; geografia urbana; planejamento urbano; cidades portuárias

ABSTRACT

This article is part of a research on the theme of urban revitalization in waterfronts, which emerged due to the significant number of case studies and the importance of the relation between those areas and urban dynamics. It focuses on the case study of Rio Grande/RS, involving the revitalization of Porto Velho jointly with the historical center, which leads to the possibility of global processes occurrence, broadly metropolitan ones, in a medium city. From the urban geography perspective, we analyze the process and its local implications, with the influence of different local-global levels. Therefore we assume impacts such as gentrification and public space appropriation - in short, the supremacy of exchange value, evidenced by various facets especially the spatial valorization in face of structural and cultural resources appropriation, in other words, the consumption in/of the space.

Keywords: waterfronts; urban geography; urban planning; port cities

1 O PROCESSO DA RETOMADA DOS ANTIGOS PORTOS: O ESTADO DA ARTE

São inúmeros os estudos de caso encontrados sobre os processos de retomada das frentes d'água. Visto que um grande número de cidades surgiu e se (re) constituiu através da relação com os corpos d'água e, em muitos casos devido às atividades portuárias, o que justifica atentar para as relações contemporâneas entre usos e consumo do espaço, entre o tradicional e a reinvenção do espaço urbano em tais áreas. Esta relação se perpetua e com isso encontramos um valioso campo de estudo do ponto de vista da análise da dinâmica urbana e das relações cidade – porto em diversos tempos e suas respectivas funcionalidades, sobre a produção socioespacial com olhar sobre as diversas geografias.

Constatamos a evolução cidade - porto desde a gênese na maioria das cidades que possuem uma vocação para tal atividade, onde importantes cidades, em diferentes continentes como o europeu, americano, africano e asiático, são protagonistas das atividades marítimas. Dessa forma, as relações cidade-porto seguem até os dias atuais, sob a luz das revitalizações, assumindo funções diferenciadas, porém a localização geográfica é estratégica e com isso a relação com a água, em simbiose torna-se fundamental ao desenvolvimento urbano das cidades e através disso assumem características de ordem urbana portuária. Segundo Teixeira (1998:7) foi, “durante os séculos VIII e XIX, as centralidades específicas das cidades – porto eram caracterizadas por: capitânias, alfândegas, câmaras do comércio, companhias de navegação e, nos portos mais significativos “stocks” de matérias-primas fundamentais aos funcionamentos de cadeias de serviços e finanças”. Ainda segundo o autor, na Europa os portos de maior representatividade neste período eram os portos de Amsterdã e Londres, que representavam os expoentes do transporte marítimo. Nestes termos encontramos evidências tanto de aproximação quanto de afastamento entre a cidade e a frente d'água, isso de acordo com as atividades desenvolvidas e a importância atribuída, configurando-se como elemento determinante ao afastamento ou aproximação. No entanto, tais estruturas são evidentes na maioria das cidades portuárias, o que contribui tanto para a análise da formação socioespacial quanto aos desafios ao planejamento de tais áreas da cidade e da região bem como suas interfaces.

Seguindo nesta direção, foi através das mudanças nos paradigmas econômicos, ou seja, nas mudanças no modo de produção, logo na divisão do trabalho e na troca dos processos tecnológicos, as principais causas das mudanças locais das atividades portuárias no contexto intraurbano. Isso ocorreu devido à necessidade de expansão das atividades, o que deixou de herança os vazios urbanos em antigas áreas portuárias as quais se encontram junto aos centros, na maioria dos casos, nos centros históricos. Assim, surgiu a necessidade de realocação devido à ampliação nas atividades: portos maiores com capacidade de receber grandes cargas, além de atividades peruculosas, transporte de insumos químicos, por exemplo, foram alguns fatores da realocação das atividades portuárias de seus portos antigos para as novas instalações. Por sua vez, a maioria dos antigos portos ainda permanecem subutilizados e ou degradados em áreas urbanas centrais e com grandes potenciais de usos.

As pesquisas sobre frentes d'água são, de certa forma, frequentes para diversas áreas do conhecimento, como sociologia, arquitetura, geografia dentre outras, isso devido à complexidade no que tange estes projetos urbanísticos nos diferentes continentes. Possuem relevância mister ao planejamento urbano, principalmente ao considerarem que os impactos promovidos pelas áreas revitalizadas influenciam a dinâmica da cidade e até mesmo da região, como nos casos das conversões com promoção do turismo e a valorização das áreas obsoletas. Diante desta problemática, o planejamento destas áreas, matriz do surgimento das cidades, mostra-se vital ao desenvolvimento, e, em especial, na contemporaneidade à luz dos processos de revitalizações urbanas. As revalorizações das áreas portuárias ociosas retomam as discussões acerca das relações cidade-porto nas cidades costeiras. Segundo Galimbert (2014: 20), “(...) estas ciudades costeras justamente han crecido en torno a una dialéctica particular con el agua. Es este elemento el que en muchos casos es responsable de la identidad más profunda de la ciudad, la “razón de ser” de la misma”.

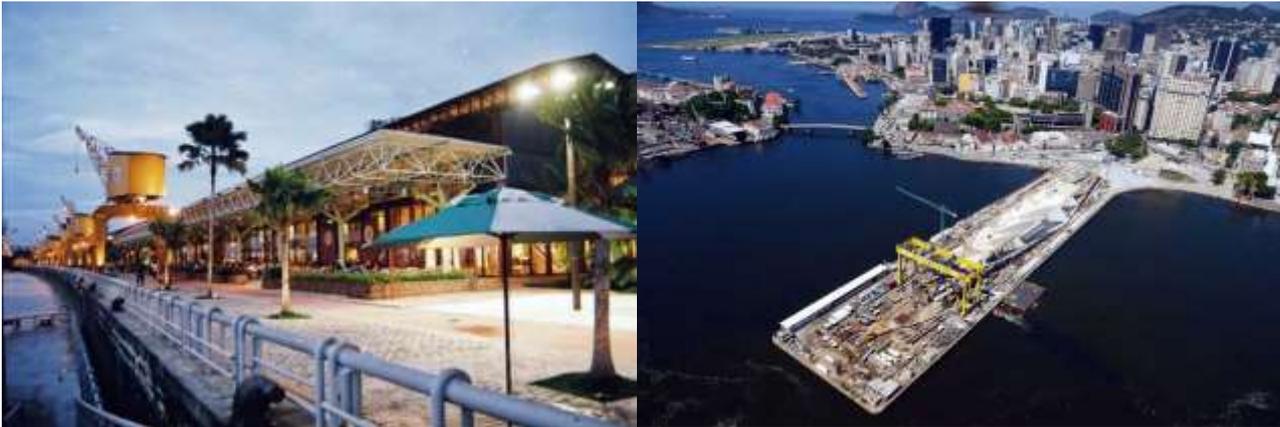
Ainda sobre a relação entre a estruturação da cidade e suas frentes d'água, encontramos em (DA COSTA, 2009:10): “As frentes portuárias provaram ser, ao longo dos séculos, de grande importância para as cidades, não só em termos de ligação e comércio com outras cidades, ou de descoberta e conquista de novos territórios, mas também como elemento identitário e cultural. O crescimento conjunto das cidades e dos respectivos espaços portuários passaram por fases de proximidade e de afastamento, sendo o séc. XIX o momento mais marcante para a quebra de relações entre a cidade e a sua frente d'água, deixando profundas cicatrizes no tecido urbano. Nas últimas décadas tem-se procurado um planejamento funcional que recuperasse a ligação da cidade ao seu porto, criando diversas dúvidas sobre a manutenção do legado portuário mercantil, ou alteração para novos usos e funções que possam servir directamente os cidadãos”.

	CASOS	ACTORES	ESTADO DE AVANCE
LATINOAMÉRICA	MALECON 2000 Guayaquil, Ecuador.	Se conforma la Fundación Malecón 2000, en enero de 1997, con el objeto de ser la entidad a cargo de proyectar, ejecutar y administrar el Malecón 2000. La misma resulta una entidad de derecho privado, conformada por actores público-privados y presidida por el Alcalde de Guayaquil.	Si bien se han completado las obras de los sectores norte, centro y sur -fases principales del proyecto inicial-, aún se encuentran en curso proyectos complementarios de continuación del Malecón 2000 como el Proyecto del Malecón del Salado o el Puerto Santa Ana - complejo inmobiliario y turístico a inmediaciones del cerro Santa Ana.
	PUERTO MADERO Buenos Aires, Argentina.	En 1989 se crea la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A, a través del Poder Ejecutivo Nacional y la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. La misma es creada con el fin específico de urbanizar el área del antiguo puerto. Las 170 hectáreas que la integran eran propiedad del Estado, que las transfirió a la Corporación. La Municipalidad, por su lado se comprometió a generar el proyecto para urbanizarias	Aunque aún se registran algunas obras en curso, se encuentra prácticamente finalizado el proyecto del Master Plan inicial y la nueva urbanización de Puerto Madero.
	AREA CENTRAL DE ROSARIO Rosario, Argentina	Es central el rol de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, a través de la continuidad de políticas públicas a través del tiempo, como la escucha de las demandas sociales realizadas durante décadas sobre la liberación de las instalaciones ferro-portuarias del área central de la ciudad.	El Plan Maestro de la Costa se encuentra finalizado, pero aún se encuentran diversas obras en curso -como la restauración y refuncionalización de los galpones portuarios en el área central de la ciudad-
	VALPARAISO.CIUDAD-PUERTO Valparaíso, Chile.	Actualmente esta franja costera pertenece a diversos entes como: La Empresa Portuaria Valparaíso, la Armada de Chile. La Empresa de Ferrocarriles Merval, junto a otras empresas de capital privado. No obstante, el municipio presenta un rol central en la transformación de este sector, como también se han incorporado al debate diversos actores como: la universidad, fundaciones y la sociedad en general.	Esta reconversión urbana se encuentra mayormente en curso, por lo cual, presenta un gran desarrollo de transformación potencial; a través de la definición de acciones que involucren las demandas de los diferentes actores, involucrando toda la comunidad.

Sobre os casos pesquisados na América Latina encontramos subsídios na cidade com porto fluvial de Rosário, na Argentina, e alguns outros casos na América Latina realizado por Galimberti.

Fonte: Galimberti: 2014

No estudo acima, sobre América Latina, encontramos lacuna no que diz respeito aos casos brasileiros como o Porto Maravilha no Rio de Janeiro/RJ, o projeto Estação das Docas em Belém do Pará/PA, são alguns exemplos, os quais trazemos um breve parecer devido ao fato de não serem o objetivo principal deste artigo, e sim o caso da cidade do Rio Grande / RS.



As imagens retratam a Estação Docas e porto Maravilha respectivamente

Fonte: <http://www.anandrao.com.br/turismo/restaurantes/item/4631-estacao-das-docas>
http://www.portomaravilhario.com.br/fotos_videos/g/22

Ambos os projetos possuem como elemento fundamental o conceito de operação urbana consorciada que é um instrumento previsto no Estatuto da Cidade Lei nº 10.257/2001, que permite a realização de um conjunto de intervenções e medidas coordenadas por um município, com participação dos proprietários, moradores, enfim, usuários e investidores privados, com objetivo de alcançar, em área específica, transformações urbanísticas de infraestrutura, melhorias sociais e a valorização ambiental. Este dispositivo permite parcerias entre o poder público e a iniciativa privada em conjunto com os moradores e usuários de tais áreas. O que podemos constatar, de forma crítica, é que há concessão de exploração do espaço público para a iniciativa privada e que a participação popular, quando acontece é por meio dos movimentos sociais, visto que a participação democrática¹ é pouco usual em tais processos.

Nessas intervenções, com base no conceito de operação urbana consorciada, o bônus para o Poder Público seria o aumento do coeficiente de aproveitamento e/ou de “novos” ou ainda diferentes usos das áreas alvos das revitalizações. Dessa forma, as vantagens concedidas aos proprietários privados em troca de uma contrapartida, podem ser de ordem econômica ou ainda a criação de espaços públicos ou habitação de interesse social, são meios compensatórios pelos usos da iniciativa privada. Mas, Serpa nos atenta para as relações entre os interesses públicos e privados: “Como participante de parcerias entre o público e o privado, nos campos da arquitetura, do urbanismo e do paisagismo, o Estado coloca em ação estratégias urbanas que não conseguem ultrapassar os limites de sua própria sombra. Desse modo são produzidos, apenas, lugares de expulsão e de extradição”. (Serpa, 2007: 38)

No entanto, em linhas gerais, as novas funções urbanas abarcam modelos de projetos de conversão que primam por atividades turísticas e lazer, em nome da ocupação do espaço público, são exemplos que indicam mudanças nas formas de apropriação do local através de novas funções, neste caso dos moradores para turistas ou ainda moradores em busca do lazer, comércio, dentre outros. Uma das principais questões trazidas ao debate é para quem estes projetos são desenvolvidos e o grau de envolvimento dos idealizadores com a história em simbiose com a reutilização das infraestruturas existentes. Através destes elementos nos questionamos se os interesses metropolitanos se diferem dos interesses de cidades, de menor porte, como os casos das cidades médias e até mesmo das pequenas, partindo do pressuposto de que indiferente, da escala, a lógica contemporânea de apropriação dos diversos atributos contidos em cada formação urbana é eminentemente parte do processo global. Em contra partida existem interesses em preservação do patrimônio que muitas vezes entra em conflito com interesses dos agentes imobiliários e em outros casos contribui a valorizar áreas degradadas em nome da cultura local e assim são criados cenários onde a própria cidade é considerada uma mercadoria a ser vendida.

Neste contexto, podemos elucidar a respeito do processo de gentrificação aliado ao de revitalização. Não obstante se atribui o processo de gentrificação aos casos em que áreas são convertidas a moradia por meio das classes mais abonadas. Entretanto, propomos a revisão do conceito de gentrificação. Este conceito, se

¹Diretriz contida no artigo 2º da lei 10.257. inciso II - Gestão democrática da cidade, por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

caracteriza por uma espécie de “particularização”, devido à apropriação apenas por parcela da sociedade e configura, de certa forma, um espaço de segregação, no qual a referida apropriação ocorre por parte da elite. Leite (2004) contribui com a reflexão relativa a uma reapropriação espacial através de um movimento com aspecto de relações sócioespaciais no plano do cotidiano por meio da ocupação de utilização de certas áreas urbanas, processo que, segundo o autor, é denominado “contra usos da cidade”. A expressão “contra usos” é perfeitamente adequada à relação de conflito existente nas diferentes classes sociais diante do processo de gentrificação e expressa com categoria nas relações de usos e apropriações inerentes à produção espacial. Concordamos com o autor na utilização da expressão em destaque, (contra usos) no sentido de haver apropriação por parte da população, em geral, e não somente, instituída pelas políticas de revalorização, que fomentam a apropriação elitizada de áreas, inclusive degradadas. Com isso, de um lado temos as infraestruturas pré - existentes e de outro as pretendidas funções destinadas as tais áreas, e aliado aos interesses que regem os processos e projetos de revitalizações urbanas as novas estruturas em muitos casos erguidas em desarmonia com a ás ali contidas.

Encontramos casos similares pela Europa e América, e também na África onde temos como exemplo o caso da revitalização da Victoria & Afred Waterfront. No caso americano, podemos destacar Inner Harbor, em Baltimore (EUA) pioneiro neste processo de reapropriação dos espaços portuários, dentre eles doklands na Inglaterra, e Puerto Madero/AR de grande expoente no processo Latino americano. Porém, além desses encontramos diversos outros casos: no Brasil: Porto Maravilha, Rio de Janeiro e o porto de Belém do Pará Companhia das Docas, são alguns exemplos clássicos, já demonstrados acima. Na cidade de Porto Alegre/RS o caso do Cais Mauá o qual até então não houve desfecho e ainda encontra-se ocioso de atividades abertas ao público. Tais exemplos nos indicam ocorrência generalizada do processo de revitalização, comprovadas nos diferentes continentes pelo mundo.

	CASOS	ACTORES	ESTADO DE AVANCE
EUROPA	ROTTERDAM Rotterdam, Holanda.	La fuerte tradición de planificación nacional de Holanda sobre usos de suelo, ocasiona que las intervenciones de renovación abordadas a nivel local se encuentren íntimamente articuladas en los distintos niveles estatales. Es decir, no presenta iniciativas aisladas de transformación -por parte de compañías privadas-; sino, tiene un componente principal de inversión pública en el proceso de conquista del suelo al río. La transformación es promovida de forma integral por la ciudad y en correspondencia a las políticas de planificación nacional.	El proceso de transformación del frente de agua metropolitano en Rotterdam, aún se encuentra en curso. Es ejemplo de esto, la transformación de los sectores portuarios de Merwehaven, Waaihaven y Eemhaven; junto a la construcción del nuevo espacio portuario de Maasvlakte II -en el cual se propone el traslado de las grandes terminales portuarias-. El proyecto de reconversión de estas áreas portuarias e industriales, presenta una escala mucho mayor respecto a Kop van Zuid. Se propone un nuevo conjunto urbano de usos mixtos con nuevas viviendas, servicios y turismo enfocado a la re-vinculación con el río.
	IBA Emscher Park Cuenca del Ruhr, Alemania.	El estado federal de Renania del Norte-Westfalia conforma en 1989 el Internationale Bauausstellung Emscher Park, más conocido como IBA Emscher Park, para asistir al desarrollo de esta región en un periodo de diez años. The International Building Exhibition se constituye como una agencia privada subsidiaria del estado. Esta organización actúa como motivador y moderador de los proyectos y los procesos de planificación propuestos por los actores invitados -es decir, no proponen proyectos propios-. El IBA organiza la utilización de recursos existentes, promueve redes, asegura la calidad de los resultados y articula las diferentes propuestas.	Aún sigue en curso, aunque los primeros 10 años fijados originalmente resultan la plataforma esencial que posibilita la transformación de toda la región del Ruhr. Al finalizar este plazo el saldo obtenido es la planificación y la ejecución de más de cien proyectos, -la mayoría de ellos siguen en desarrollo-. No obstante, diversos Master Plan y proyectos aún se encuentran en ejecución.
NORTeamérica	RIO DON Toronto, Canadá.	En primer lugar, organizaciones ecológicas que concientizan sobre la necesidad de recuperación del río, lo que conduce a incrementar la participación social y ciudadana que reclama el saneamiento del mismo. En 1990, el concejo municipal aprueba la formación de la "Agrupación para la recuperación del Don", a fin de renovar el sector sur del río -su parte más degradada- para luego abordar la recualificación de toda su cuenca fluvial.	En marzo de 2001 se conforma el Waterfront Toronto a fin de revitalizar todos sus frentes costeros de manera integrada -que incluye los proyectos del río Don-. El mismo se encuentra en curso, con diversos proyectos en desarrollo. El área prevista de reconversión tiene aproximadamente unas 800 hectáreas -resultando el más amplio de Norteamérica. Además se aprueba el Waterfront Culture and Heritage Infrastructure Plan, en el cual se propone conectar el gran frente costero de Toronto.
	Baltimore Inner Harbour -Estados Unidos	Es central el rol de la corporación privada denominada "Center City - Inner Harbour Development Corporation"; la cual es la responsable de coordinar, supervisar y fiscalizar el proceso de transformación del proyecto de reconversión del puerto de Baltimore. No obstante, también así existe la participación pública y federal. Se incorpora así un factor clave: el gran patrocinio federal, pero a su vez se articulan las inversiones de los diferentes niveles estatales con la participación privada.	Es considerado el primer proyecto de reconversión de waterfronts a nivel mundial, comenzado en la década de 1960. El proyecto inicial se encuentra finalizado, construyéndose mayormente en las décadas de 1970-1980.

Encontramos em Galimberti, subsídios teóricos a partir do levantamento realizado pela autora, sobre alguns casos europeus.

Fonte: Galimberti: 2014

Já o estudo de caso da cidade do Rio Grande, destacamos sobre o fato de configura uma cidade média². A ocorrência no processo se dá devido ao fato de possuir um porto que foi protagonista ao surgimento e desenvolvimento da cidade, a mais antiga do estado do Rio Grande do Sul. Entretanto, foi através dele que possibilitou, não só o desenvolvimento da cidade, mas da região onde está inserido, uma vez que representou ponto estratégico ao escoamento de mercadorias desde meados dos séculos XVIII. (Queirós, 1987, p:142) “Através do porto, Rio Grande garantiu um considerável nível de desenvolvimento, que refletiu-se no crescimento da área urbana. Este desenvolvimento ganhou um vulto assombroso se consideradas as críticas condições que marcaram sua existência ao longo dos mais de setenta anos decorridos desde sua fundação e, sobretudo, se levado em conta que as suas condições físicas adversas prevalecem, nessa fase de prosperidade”. Neste contexto econômico e portuário da cidade contribuiu ao desenvolvimento sócioeconômico da região onde escoava matéria - prima e mercadorias que entravam e saíam através do no período.

O antigo porto está cristalizado na paisagem da cidade na forma, no entanto sob o advento da revitalização com dinamismo no que tange à função pretérita, se desfaz para então assumir novas funções urbanas.



Imagem atualizada da cidade do Rio Grande

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio Grande.

http://www.riogrande.rs.gov.br/internet/visualiza_foto.php?tipo=0&id=FT_424c34fd07f65

No campo da Geografia Urbana, da produção socioespacial, o grande desafio que encontramos no âmbito do planejamento urbano, está no esforço analítico de compreender entre antigas formas as novas funções urbanas, antigos portos com os “novos” usos, ou seja, análises sócioespaciais e seus impactos, positivos e/ou negativos ao considerar-se às espacialidades entre a dinâmica espaço - tempo e as relações escalares global - local. No entanto, estas novas funções são diversas, abrangendo desde atividades básicas de pesca artesanal às atividades turísticas, estas com impactos sócioespaciais significativos por meio dos processos gerais aos particulares contidos em cada formação urbana. Diante disso, analisar as possibilidades diante de diagnóstico da dinâmica urbana através de sua história, das suas características do desenvolvimento e da sua estrutura, seja econômica, populacional, cultural contribuem ao passo que as mesmas que imprimam marcas e produzam novas territorialidades, permitindo a elaboração de uma leitura das espacialidades, das formas em que se organiza a sociedade no espaço-tempo. Dadas as relações com as mudanças políticas e econômicas ocorridas em escala nacional e mundial, e pressupõe-se o entendimento das geograficidades engendradas pela dinâmica populacional na escala local.

Ao seguir o pensamento de Lefebvre (2004), não se pode pensar a cidade apenas como resultado simples de uma produção de objetos; a cidade enquanto obra é resultado do trabalho, isto é, da ação de seres humanos, cada qual em seu tempo e em um processo histórico. Essa ação resulta no que hoje se vê e, dessa relação dialética entre os produtores do espaço, temos a configuração da cidade construída ao longo do processo de formação dessa urbanidade. Concebida por Henri Lefebvre (2004), a noção de “direito à cidade” permite uma perspectiva histórica e filosófica do lugar da cidade: obra humana. Considera que o modo de produção vigente em cada sociedade é determinante para a produção do espaço. Cada modo de produção

² Conceito de cidade média enquanto função: relação sobre a área a qual é capaz de exercer influência.

tem como resultado uma produção espacial diferente, de forma que o espaço é produzido pelo processo de produção e, ao mesmo tempo, dá suporte ao seu desenvolvimento. O espaço social agrupa as coisas produzidas e envolve suas inter-relações; ele permite ações de produção e consumo.

Nestes termos, o espaço social inclui objetos naturais e sociais, os quais são também relações, no caso do Porto Velho, essa relação fica explícita: no local, é intrínseca essa relação natural e social. Os objetos apresentam formas, no entanto, é a sociedade por meio do trabalho que produz e/ou reproduz através das relações no espaço-tempo, que reorganiza os arranjos socioespaciais (formas, funções e estruturas intraurbanas) e suas posições (centralidades mutáveis no tempo e espaço). Esses rearranjos espaço-temporais nem sempre alteram as materialidades já existentes, permitindo a legibilidade do espaço urbano, mesmo que transformado. Essa relação implica, no âmbito das análises urbanas, que as relações espaço-temporais sejam inseparáveis bem como as transformações socioespaciais, ou seja, a forma, a função e a estrutura variem de acordo com as demandas sociais e sejam variáveis no tempo como resultado da cultura local, ou seja, fazem parte do processo ao qual Lefèbvre se referiu como a “dermaché”.

1.1 O QUE AS CIDADES QUE ABRIGAM ANTIGAS ESTRUTURAS PORTUÁRIAS TEM EM COMUM?

Para contextualizarmos com o processo geral elencamos alguns fatores que nos levam a análise em escala global onde os projetos possuem alguma similitude que encontramos nos diversos casos ocorridos pelo mundo. Dentre elas encontramos: vastas áreas ociosas de funções urbanas e coletivas; infraestruturas pré-existentes e com alto potencial de reaproveitamento; valor histórico e cultural, bem como o valor paisagístico muitas vezes associado à qualidade vida.

Ainda sobre algumas características do processo geral, nos casos de áreas portuárias, encontramos em (López 2004: 12) “La falta de utilización de algunas instalaciones portuarias provoca la aparición de zonas abandonadas, que resultan especialmente perceptibles y evidentes en los bordes portuarios en contacto con la ciudad. Las principales causas para la aparición de estas zonas abandonadas” La insuficiencia de calado en los muelles de atraque y en las dársenas.; La escasez de superficies de agua para acceso y maniobra de los buques; La inadecuación de las superficies terrestres para el desarrollo de determinados tráficos; La pérdida de tráficos portuarios. Assim compactuamos com López ao observamos a ocorrência de fatores que culminam com o processo de realocação das atividades portuárias e que vão dar lugar as novas formas e usos dos espaços subutilizados.

Em contrapartida, devido aos atributos eis que surgem os conflitos diante dos diversos interesses, entre os diferentes atores envolvidos nos projetos destinados para estas áreas. Esses interesses são observados através da ação dos atores envolvidos tais como: empreendedores imobiliários, da iniciativa privada, da governança local, da sociedade civil a qual frequenta e desenvolve determinadas atividades de baixo atribuição de valor como a pesca artesanal e transporte. De forma geral a participação popular é de menor destaque e influência ao planejamento quando este possui interesses especulativos sobre as edificações e uso do solo.

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

Assim, outros elementos contribuem ao entendimento do processo, destacamos a gentrificação, conceito o qual acreditamos na necessidade de sua retomada, afim de estabelecer às “novas” tendências ao considerar a metamorfose do espaço, ou seja, de uma realidade posta em detrimento do conceito. É neste contexto que encontramos o conflito, ou seja, áreas passíveis de serem valorizadas, elitizadas e a “mercê” do processo de gentrificação: “mudança social e à paisagem cultural da cidade associada a uma geografia econômica em plena mudança.” (Smith in Bidou-Zachariassen, 2006:63). Diante desta assertiva podemos refletir sobre o espaço com seu dinamismo e alvo do processo de valorização, que por conseguinte aglutina espaços urbanos subutilizados e os elitiza nos mais diferentes níveis: moradia, como na gênese do conceito, mas na contemporaneidade sob diversas facetas sejam quais forem desde que valorize áreas até então obsoletas.

Nesta direção ao sugerir uma inflexão do conceito de gentrificação avançamos ao entendimento dos processos globais que nos leva a compreender a complexa e dinâmica da reestruturação urbana. Dessa forma, os centros históricos, independentemente das cidades onde estão localizados na hierarquia urbana passa a contribuir para o processo de valorização em nome do patrimônio. Em Zolini, (2007:26) “Talvez a revitalização alcance uma alternativa à gentrificação, se esta não for encarada como um fim e sim como parte de um processo amplo de revalorização cultural, que venham a incluir as relações imateriais no espaço imbricado.” Ainda em Zolini, apud Choay, (2000: 27) “O problema financeiro é um dos fatores que possibilita, apesar de muitos esforços, que o patrimônio urbano seja submetido a uma vontade mercadológica como se fosse produto a ser vendido ou exposto. Outro fator é a multiplicidade de características que esse patrimônio apresenta ao ser identificado nos vários cenários culturais do mundo”.

Diante deste processo que é ao mesmo tempo homogêneo e particular, fica evidente a importância das análises espaço-temporais, peculiares a cada produção do espaço urbano. Assim torna-se possível captar experiências positivas e negativas de políticas e de gestão desses espaços em processo de revitalização, partindo de alguns outros exemplos de espaços públicos já revitalizados. Mesmo que cada projeto possua características singulares, há um processo maior que ocorre de maneira homogeneizadora por todo o mundo: projetos de revitalizações urbanas materializadas nas reestruturações urbanas.

2 A ESCALA DE ANÁLISE: ORDEM GLOBAL X LOCAL

No que tange a escala geográfica, aliada aos estudos da paisagem, enquanto categorias analíticas partimos de um questionamento posto por Roberto Lobato Correa, para construção da problemática: “Que diferenças na organização do espaço urbano existem em cidades de diversos tamanhos? Deve-se à natureza das funções e forma espaciais”. Através do questionamento e frente aos processos de homogeneização, dos espaços, aqui representados e analisados pelas revitalizações urbanas – portuárias e ainda no estudo de caso que ocorre em uma cidade média e com bases no projeto de tese sobre do Porto velho cidade do Rio Grande, surge a problemática, há diferenciações da valorização espacial em diferentes escalas? Nas palavras de Haesbaert (2005:6776) tem-se que: “Todo território é, ao mesmo tempo e obrigatoriamente, em diferentes combinações, funcional e simbólico, pois exercemos domínio sobre o espaço tanto para realizar “funções” quanto para produzir “significados”. O território é funcional a começar pelo território como recurso (...) ou seja, a cidade e seus espaços compartimentados hoje na contemporaneidade são vistos como recursos do ponto de vista do capital onde há apropriação de diversas maneiras inclusive do comércio na e da cidade”. Diante disso podemos concluir que sobre a lógica de valorização todo e qualquer espaço está passível do processo.

Territórios de dominância <i>Funcional</i>	Territórios de dominância <i>Simbólica</i>
Predominância dos processos de dominação “Territórios da desigualdade”	Predominância dos processos de apropriação “Territórios da diferença”
Território “sem territorialidade”	Territorialidade “sem território”
Princípio da exclusividade	Princípio da multiplicidade
Território como recurso, valor de troca	Território como símbolo, valor simbólico

Quadro elaborado por Haesbaert (2007) demonstrando as diferenças entre os territórios funcionais x territórios simbólicos.

A análise desta relação, entre escalas para vai para além do tamanho das cidades, por meio das relações espaciais contidas: o aspecto econômico, político em especial nos espaços públicos de usos comuns. Ao partirmos da hierarquia espacial, devido às funções apresentadas aliado a diversidade das classes sociais, evidenciamos a complexidade e às diferentes formações sócioespaciais. No caso de Rio Grande/RS, cidade média e localizada na zona costeira com grande potencial devido às atividades portuárias, paisagísticas e apelo turístico e ambiental e com isso destaque as múltiplas funções possíveis a serem desenvolvidas, possui relevância em diferentes escalas, local, nacional e global. Outro aspecto relevante é que Rio Grande é a cidade mais antiga do RS, atributo histórico, cultural e patrimonial pertinente ao planejamento sobre a ótica do turismo, portanto apelo simbólico. Não podemos deixar de mencionar que o planejamento inclui fatores

ambientais posto que tais áreas estão indissociadas dos corpos d'água, fundamentais à conservação dos ecossistemas e da qualidade de vida nas cidades. Contudo, esses atributos trazem consigo elementos importantes as análises urbanas ao que tange os grandes impactos, já mencionado, como exemplo, o processo de gentrificação também associado à valorização espacial, logo aos projetos de revitalizações. Santos (1990:6) “A uma escala mundial corresponde uma lógica mundial que nesse nível guia os investimentos, a circulação das riquezas, a distribuição das mercadorias. Cada lugar, porém, é ponto de encontro de lógicas que trabalham em diferentes escalas, reveladoras de níveis diversos, e às vezes contrastantes, na busca da eficácia e do lucro, no uso das tecnologias do capital e do trabalho. Assim se redefinem os lugares: como ponto de encontro de interesses longínquos e próximos, mundiais e locais, manifestados segundo uma gama de classificações que está se ampliando e mudando”.

Nesse contexto, nos debruçamos sobre a problemática do planejamento urbano, atento aos diversos aspectos, de relevância mister ao considerarmos a diversidade e complexidade nas relações espaciais, quanto usos e apropriações. Nas palavras de Lefebvre sobre o consumo do espaço e conflitos a respeito da apropriação coletiva ao tratarmos de espaços públicos, podemos refletir: “Que o espaço possui múltiplas propriedades num plano estrutural. É ao mesmo tempo um meio de produção como terra e parte de forças sociais de produção como espaço. Como propriedade, as relações sociais podem ser consideradas parte das relações sociais de produção, isto é, a base econômica. Além disso, o espaço é um objeto de consumo, um instrumento político e um elemento da luta de classes.” (Lefebvre, 1993: 127)

Em suma, através da análise socioespacial é necessário estabelecer quais são as relações existentes entre os processos hegemônicos, globais e a gestão dos projetos de revitalização em cidades médias. Ou seja, das possibilidades às limitações ao desafio de planejar a cidade para pessoas, parafraseando Jan Gell (2010). Assim, está traçado o desafio do planejamento contemporâneo, onde os processos, até então metropolitanos, percolam para as cidades médias.

3 O ESPAÇO GEOGRÁFICO E A PAISAGEM URBANA: CIDADES MÉDIAS NO CONTEXTO GLOBAL

Seguindo nesta perspectiva, é através da paisagem, enquanto categoria analítica, que obtemos subsídios partindo da metodologia forma, função e estrutura relacionada ao tempo – espaço afim, de analisar por meio da dinâmica urbana o processo em uma cidade média. Para tanto, utilizamos o método dialético ao considerar a dinâmica urbana inerente ao planejamento bem como ao processo de formação urbana. Ao passo que, de naturezas indissociáveis, esses elementos são pertinentes ao processo, de formação socioespacial e que resulta nas urbanidades diversas e nos desafia na busca de explicações sobre o viés da totalidade – mundo que está contida e contém nas relações no nível local as múltiplas escalas. Segundo Santos, (2008:11) “A paisagem é um conjunto de formas heterogêneas, de idades diferentes, pedaços de tempos históricos representativos das diversas maneiras de produzir as coisas, de construir o espaço”. Para tanto, a metodologia para tal análise do projeto, considera-se a tríade Forma, Função e Estrutura como elemento fundamental à análise do processo da formação urbana, histórica culminando com a revitalização atual. “A tríade possibilita análise simultânea das relações espaciais, da forma da função e da estrutura em consonância com o espaço-tempo onde o resultado só é possível pelo duplo sentido contido na tríade: de um lado, o espaço administrado pelas instituições e, de outro, a produção espacial realizada a partir da práxis” (Couto, 2014:21). Nesses termos obtemos, como resultado da produção (Lefebvre, 2004), por meio do processo, obra e produto, ou seja, uma produção espacial resultante das práticas sociais e produto de uma racionalidade planificadora. Neste caso utilizamos esta metodologia afim de não negligenciar o processo histórico, de formação sócioespacial e com isso obter melhor visibilidade através das análises de documentos históricos, entrevistas, arquivos imagéticos, trabalhos de campo que evidenciam os usos locais em distintos períodos históricos e com isso obter subsídios para análise de uma totalidade onde nos permita indicar possibilidades de revitalização que evidencie, exalte os processos socioespaciais através do conteúdo espacial próprio do local.

Os processos sócioespaciais são evidenciados pelo produção espacial (resultado do trabalho enquanto categoria analítica) com envolvimento de diversos atores em destaque a participação popular com objetivo de gestão democrática e efetiva a qual é descrita no Estatuto das Cidades, porém pouco aplicada. (Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, que estabelece normas de ordem pública e interesse social a fim de regular o uso da propriedade urbana em benefício do bem coletivo, segurança e bem-estar dos sujeitos, de maneira a garantir o equilíbrio ambiental).

Estes levantamentos evidenciam as conjunturas políticas distintas e expõem diferenciados projetos de cidade, como exemplos contemporâneos temos: Planos Diretores, Estatuto das cidades que contribuem juntamente com revisões de projetos sobre as revitalizações com enfoque no estudo de caso: à cidade do Rio Grande/RS afim de avaliar tal projeto frente as políticas públicas nas diferentes escalas e que aliadas configuram um arranjo espacial. Já no caso das revitalizações e com elas as reapropriações dos antigos espaços portuários, encontramos atributos que permitem revalorizações, elencamos casos comuns aos modelos pelo mundo: do patrimônio histórico, público, cultural, bem como atributos físicos. Com isso partimos da perspectiva do lucro através de atribuições de valores e assim encontramos subsídios teóricos na paisagem mercadoria onde podem estar contidos tais atributos, além de consideramos que a maioria das frentes d'água se localizam na zona costeira fato que agrega valor e atrai públicos em busca do apelo paisagístico e ao lazer. Nas palavras de Santos: "Atualmente, com a internacionalização das técnicas, da produção e do produto, do capital e do trabalho, dos gostos e do consumo, a mundialização das relações sociais de todos os tipos (econômica, financeira, política) é a garantia de universalidade que permite compreender cada fração do espaço mundial em função do espaço global. Somente a partir desta universalidade - uma universalidade empírica - é que certas categorias filosóficas podem ser transcritas numa linguagem geográfica com toda a sua significação. É o caso das categorias de universalidade, particularidade e singularidade, assim como das de formas, função, processo e estrutura – esta última como sinônimo de essência, ou seja, de oposição, não muito trabalhada, entre paisagem e sociedade ou mesmo entre paisagem e espaço". (Santos, 1988:188)

No que tange o debate sobre as cidades médias é bastante pertinente compreender que a princípio eram classificadas e organizadas sobre critérios e teorias apoiadas em cristaller o qual tem como marco a relação entre as centralidades e a economia. Já na contemporaneidade embora ainda prevalece a lógica econômica, do lucro encontramos o espaço complexo com múltiplos arranjos espaciais onde a diversidade de análise deve ser considerada. Para tanto, Milton Santos nos elucida: "O espaço deve ser considerado com um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, seja a sociedade em movimento. O conteúdo (da sociedade) não é independente, da forma (os objetos geográficos), e cada forma encerra uma fração do conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento. As formas, pois têm um papel na realização social. Enquanto totalidade, a sociedade é um conjunto de possibilidades. (Santos, 1983:43-46)

A relação entre a globalização da sociedade e da economia sobre os estudos espaciais podemos constatar um novo significado, ao passo que na evolução da sociedade encontramos características distintas, a globalização possui um novo significado. Este novo significado, diante da totalidade, não exclui o papel de cada componente que também é diferente a cada momento, porém não deixa de compor a totalidade mesmo que em ritmos temporais diferenciados.

4 METODOLOGIA

Ao tratarmos de um estudo sobre a ótica do método dialético não podemos negligenciar a diversidade de elementos contidos no processo, e que dessa forma traz à tona a complexidade da produção do espaço urbano contemporâneo e as relações que envolvem esse processo. Diante disso, a metodologia parte da perspectiva do Estudo de caso, exploratório, posto que nos referimos a um evento contemporâneo, e ao considerar a revitalização elemento dinamizador, ou seja, relaciona: função social, econômica, ambiental dentro da área proposta a sofrer tal processo. Diante disso se faz necessário levantamentos e análises tais como:

Revisão bibliográfica sobre o tema; levantamento histórico; revisão de documentos referentes ao caso; Análise do projeto frente as demandas locais de infraestruturas; Identificação dos setores compartimentados e a infraestruturas existentes; Revisão do Plano Diretor da cidade e Estatuto das Cidades; Identificação atores envolvidos; entrevistas direcionadas; Uso do solo – relação da revitalização valorização desvalorização com entorno; levantamento dos empreendimentos implementados onde se localiza o projeto; Observação direta através de trabalho de campo; Levantamento da área por mapeamento arcGIS ; compilação dos dados.

A pesquisa através dos órgãos responsáveis por investimentos em infraestruturas valores investidos indicarão se tais processos seguem tendências de supervalorização como nas grandes cidades. Assim propomos como metodologia ao planejamento sobre revitalizações através de estudos multidisciplinares e detalhados, desde o passado, sua história aos atuais usos. Com mesma importância, consulta aos usuários e dos potenciais a

fim de contribuir com o sucesso e avanço tanto econômico quanto dos usos, dentro dos limites e possibilidades não apenas das áreas revitalizadas, mas da cidade enquanto arranjo.

5 ESTUDO DE CASO: REVITALIZAÇÃO DO PORTO VELHO CIDADE DO RIO GRANDE/RS

Do apogeu das atividades portuárias e industriais a obsolência parcial, o Porto Velho contém em sua forma e conteúdo espacial à história da cidade, ou seja, as relações que proporcionaram a formação urbana ainda evidente. Com isso, também é possível constatar a formação sócioespacial a partir da interface entre o porto e cidade, o que podemos analisar através das infraestruturas existentes desde a gênese aos dias atuais. Esta relação é explícita pela centro histórico, para tanto o olhar voltado ao patrimônio é mais um elemento importante, geralmente relacionado as revitalizações. É relevante observar que através do resgate das (re) produções urbanas, edificadas ou não, em especial nos espaços públicos, onde os diversos usos possíveis expressam a pluralidade social e contribuem para manter a leitura do desenvolvimento urbano, o que contribui com a perpetuação cultural, da história local. Assim, a história é contada, reproduzida e impressa nas formas, funções e estruturas da produção sócioespacial e revelada por seu conteúdo.



Localização da área em estudo

Fonte: elaborado por Daniela Oliveira e Perla Couto 2011.

Cercada por corpos d'água, a cidade apresenta atributos ao desenvolvimento de atividades ligadas ao turismo e ao mar, porém ainda pouco exploradas tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada. Diante disso, o projeto de revitalização e que a mais de vinte anos faz parte do interesse por alguns atores se torna realidade através da elaboração do projeto da refuncionalização do antigo porto nos anos 2000. É na interface, no cais

do porto, que se estabelecem relações peculiares, as quais refletem, em parte, o cotidiano com maior aproximação das atividades que existiram, que produzem a urbanidade voltada às atividades náuticas (pesca, travessia de pessoas por embarcações, o comércio no mercado público e arredores...). No caso das atividades pesqueiras, pesca artesanal, esportiva e também comércios tradicionais no local, como no caso do Mercado Público, além do fluxo de pessoas vindas das ilhas e da cidade de São José do Norte/RS, em embarcações que realizam a travessia e ancoram nas proximidades do referido Mercado. As antigas indústrias pesqueiras são alguns exemplos desse cotidiano, contidas na memória urbana. Imagens representativas do cotidiano voltado às atividades pesqueiras e de comércio que, na atualidade, remetem o que podemos intitular "memória dos cais", fazendo alusão ao trabalho de Torres (2009) "Por tratar-se da cidade mais antiga do Rio Grande do Sul e a única a dispor de um porto marítimo, isso possibilitou um desenvolvimento comercial considerável durante o século XIX assim como a implantação de um parque industrial diverso sob os auspícios da industrialização dispersa. Industrialização dispersa entendida na perspectiva de Cano (1985:63), como uma indústria relativamente descentralizada, explicada pelos complexos industrialização era induzida pelo setor exportador e estendeu-se até a crise de 1929".

Já na contemporaneidade, segundo o memorial descritivo do projeto de revitalização, em seus objetivos este projeto é "resultado de um Concurso Nacional de Arquitetura realizado em 1998, corresponde aos setores em que foi compartimentado o projeto total de Revitalização do Porto Velho: Setor Oeste, Setor Central e Setor Leste. Cabe-nos salientar que esta compartimentação em setores permite a flexibilização necessária para sua implementação total, tanto do ponto de vista econômico-financeiro como de sua construção em etapas completas e autônomas. Podemos concluir, que tal modo e planejamento através da compartimentação, corresponde ao modelo adotado em diversos casos pelo mundo.



Representação dos três setores do projeto de revitalização. O primeiro chamado Complexo Rincão da cebola (setor oeste); o segundo a área que abrange o mercado público, banca do peixe e docas (setor central) e o terceiro os armazéns (setor leste).

Fonte: Própria autora (2012)



A imagem representativa dos três setores

Fonte: Ricardo Cunha e Perla do Couto (2014)

Em contra partida sobre ponto de vista social e cultural encontramos: (...) Conceber a revitalização do PORTO VELHO como um empreendimento urbano a ser predominantemente absorvido pela iniciativa privada. Caberá ao setor privado, através de formas legais, com o arrendamento das áreas e instalações portuárias revitalizáveis investir na execução de obras e serviços e explorar comercialmente bens e serviços de seu interesse(...) (trecho extraído do edital do concurso, item 5.1.11: 7)

Podemos observar semelhança no que tange a operação urbana consorciada como já visto em outros casos brasileiros, ou seja, apropriação legal por parte da iniciativa privada em conjunto com o poder público. Esta relação indica que seguimos na direção de modelos adotados ao planejamento urbano, seja para uma grande cidade, cidade média e até mesmo cidades pequenas. Embora a cidade do Rio Grande possua, na área pertencente ao centro histórico particularidades as quais conferem identidade local, também é a “formula” semelhante aos demais processos encontradas pelo Brasil e pelo mundo, a história da cidade considerada potencial atributo à valorização espacial.

Na localidade do porto se encontram estruturas pretéritas as quais assumem funções que remetem tanto ao passado, porém com atividades presentes, como o caso do Mercado Público que possui a mesma função desde sua origem, entreposto comercial e permanece exercendo a função de comércio, porém com características próprias de nosso tempo. Assim os elementos que constituem a paisagem nos proporcionam, em sincronia com o passado e o presente através da sua forma, função e estrutura e que nos leva a análise processual representada no espaço-tempo na contemporaneidade.

Velhas formas mesma lógica, no sentido de designar o espaço público as novas estratégias de lucro em nome do patrimônio histórico, da dinamização da economia intervenções por vezes ineficazes. Nesse caso são notáveis as relações estreitas entre a industrialização e as atividades portuárias e, tão logo, igualmente percebidas nas mudanças de realocação dessas atividades na cidade, gerando movimento e, como resultado, distintas espacialidades intra-urbanas.



Prédio da Alfândega, tombado como Patrimônio Histórico Nacional. Fundação datada do ano de 1804, hoje abriga o serviço público da Receita Federal.

Fonte: Memórias do cais: o Porto Velho do Rio Grande

Fonte: Fernanda Couto

Relação com a interface	Período	Caracterização
Cidade- porto	Da idade medieval ao século XIX	União funcional e espacial entre cidade e porto.
Expansão da cidade	Do século XIX ao início do XX	Rápido crescimento comercial e industrial do porto para além dos limites da cidade.
Cidade porto industrial e moderna.	Meados do século XX.	Crescimento industrial, principalmente das refinarias de petróleo, e introdução dos contentores e implicam separação entre cidade e porto.
Afastamento do porto	Dos anos de 1960 até os anos 1980	Inovações tecnológicas em termos de atividades marítimas que aumentam a separação entre a cidade e o porto.
Redesenvolvimento da frente de água.	De 1980 aos anos 1990.	Porto moderno ocupa grandes extensões de terrenos. Regeneração urbana da primitiva relação cidade frente de água.
Revalorização da estruturas portuárias primitivas. Resgate das velhas formas regidas por “novas” funções.	De 90s a 2010	Avanço, intensificação nos processos de revitalização. Inúmeros casos encontrados pelo mundo. Retorno as áreas portuárias obsoletas sobre nova ótica de valorização com funções distintas das fases anteriores. Turismo, lazer, hotelaria, valorização paisagística. Novas funções urbanas.

A relação cidade – Porto em períodos distintos

Reelaborado pela autora: Hoyle B. S., Pinder, D. A. e Husain, M. S (1988), Revitalising the waterfront, London, Belhaven Press

Nesses termos, a construção do Superporto, advinda de uma reestruturação nas atividades industriais e portuárias, resultou o “esvaziamento” da localidade do Porto Velho. O esvaziamento refere-se a função social da localidade, que abrigava atividades comerciais externas à cidade bem como com o entorno, como entreposto de mercadorias. Essas mudanças levaram a área do Porto Velho à ociosidade, ficando parcialmente vazia de significantes e atividades (usos e funções), o que resultou o vazio urbano. A desativação do expressivo complexo industrial no passado da cidade também nos é revelada pelos vestígios (inúmeros prédios) que margeiam a área em estudo e possibilita uma leitura através do tempo, nos períodos econômicos de ascensão e declínio em que passou a cidade. Neste contexto encontramos um complexo onde há área de vazios industriais, prédios em ruínas herdados das atividades industriais e que evidenciam a complexidade espacial da área, que abriga entre as velhas indústrias, hospital, prédios com atividades voltadas a educação, hotel, serviços públicos, além dos prédios históricos.



Complexo industrial desativado, localizado as margens da revitalização.

Fonte: própria autora; Helton Bartholomeu, respectivamente.

Por determinado período, falta de usos significativos do Porto Velho foi evidência do descaso com o patrimônio público e com o desenvolvimento econômico local, desde a realocação para o chamado Porto Novo em meados dos anos de 1921. Essa exposição parte das disposições que o atual Superporto abrange relações econômicas em escala mundial e nacional enquanto à cidade abriga os diversos conflitos por configurar uma cidade portuária. O município deveria assegurar e mediar conflitos provenientes da relação porto-cidade; porém, não garante a sustentabilidade da cidade frente a economia global das atividades contemporâneas do Superporto. Já o antigo porto possui em seu conteúdo potenciais diferenciados, pois foi a janela para o mundo que abriu não só para a cidade, mas para a região e o Brasil, a possibilidade do desenvolvimento tanto econômico quanto cultural, configurando à cidade uma feição cosmopolita desde o século XVIII. Diante disso e das tendências mundiais de revitalizações em frentes d’água que teve início o projeto, através de alguns idealizadores, a iniciativa de revitalizar a área em questão.



Imagem do cais no setor central: alfandega, câmara do comércio e mercado público

Fonte: Maurício Gaspareto; 2016

Em se tratando de uma área portuária às margens do sistema lagunar estuarino, a localidade dispõe de excelente visual paisagístico. As margens da localidade Rincão da Cebola, setor oeste, onde é atribuído valor paisagístico, e no entanto, no período em que a localidade se encontrava ociosa, os vestígios de degradação, evidentes, levaram à deterioração e à desvalorização não só pontual, mas também do seu entorno, causando prejuízos dos mais variados à população, principalmente em valor de uso. Somados à desvalorização das construções, também outros riscos, o local propiciou prática as atividades ilícitas.



O espaço anterior a execução do projeto revitalização; no momento do registro fotográfico, não havia atividade, estrutura, apenas o terrapleno, logo as imagens do início da recuperação, setor leste.

Fonte: Jornal Agora (2010) Foto: Ricardo Irigom

Fonte: elaboração própria (2013)



As imagens demonstram o espaço em estado de ociosidade e já com algumas intervenções, respectivamente, e logo um indicio de gentrificação tendo como símbolo a construção de um hotel no setor leste, onde a revitalização teve início.

Fonte: Superporto do Rio Grande; (2010)

Fonte: elaboração própria (2013)

Essas relações, sob a égide do sistema capitalistas dos processos, a exemplo da industrialização/desindustrialização, bem como das tipologias de economia instauradas e em determinados momentos históricos são efêmeras segundo a ótica capitalista e do desenvolvimento da técnica. Além de, no processo de fechamento dos ciclos econômicos, deixarem de herança, impressos na paisagem e logo no espaço, tanto os vazios urbanos quanto os cinturões de pobreza diante da falta de absorção da mão de obra. Dessa maneira e para manter uma sustentabilidade urbana e assegurar a qualidade de vida, seria estratégico, do ponto de vista econômico e social, emergirem novas funções para as antigas formas. Nesse contexto de estratégia de usos (funções), com retorno tanto financeiro (troca) quanto de uso, tendo como recurso as "velhas" formas que, além de recurso, trazem a história contida mais um elemento de agregação de valor: o valor econômico e o valor cultural intangível, que se referem à formação espacial da cidade. Segundo Pimenta, a respeito da dinâmica urbana da cidade do Rio Grande, "A cada tempo histórico corresponde uma nova ocupação, com seus requisitos técnicos e suas particularidades formais. Pode-se dizer que, na cidade do Rio Grande, os diferentes ciclos produtivos constituem-se por justaposições urbanas, ou seja, vão sendo realizados a partir de acréscimos e incorporações de áreas com novas funções, o que permite, ainda hoje, uma leitura dos tempos históricos em seu espaço atual." (Pimenta, 2006 apud Martins, 2006: 05)

Assim, ao partir da ideia das justaposições urbanas, de áreas com novas funções, na contemporaneidade nos deparamos sob a égide das revitalizações e com este processo ocorrendo na cidade. Este processo por sua vez deixara sua marca no espaço urbano, marcando então a temporalidade presente e que nos leva a relações em outras escalas ao passo que tal processo segue uma ordem mundial.

Ainda sobre o processo de gentrificação, relacionado com o processo de revitalização bem como no caso de cidades médias, propomos a inflexão do conceito devido á articulações espaciais que resultam em arranjos próprios do tempo em que tais projetos são planejados e executados. A ordem contemporânea nos espaços revitalizados é atribuir valor as paisagem e as infraestruturas implementadas, como já mencionado sobre aspectos históricos, culturais, patrimoniais entre outro o que supõe diferente relação no processo gentrificador sob o ponto de vista de sua origem. Neste sentido a cultura e o patrimônio histórico passam a serem incorporados como elementos incorporadores e de valor de troca, ou seja atributo de valor que por sua vez representa um investimento mercadológico. Desta forma, as revitalizações são vistas pelos atores envolvidos da produção do espaço urbano como empreendimento.

Diante disso, na contemporaneidade o planejamento e a inserção dessas áreas e ou o resgate da relação, na interface entre a cidade e o porto torna-se não somente mero investimento enquanto empreendimento financeiro, mas um compromisso social do ponto de vista dos espaços públicos. Promover, desta forma, o retorno às ruas e ocupar espaços obsoletos os quais são configurados lacunas do tecido urbano é além de investimento econômico é um compromisso social.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos diversos casos revisados, indicam semelhanças evidentes entre as instalações, infraestruturas portuárias. Os processos contemporâneos também indicam um certo padrão tanto nas novas infraestruturas quanto aos usos. Encontramos em Guell subsídios para um planejamento urbano onde as infraestruturas ditam, de certa forma, o comportamento social. Nessa linha de análise, o Porto Velho, em conjunto com o centro histórico, possibilita compreender as relações sócioespaciais produtoras do espaço, que conferem à cidade do Rio Grande o “status” de cidade portuária e histórica diante das atividades marítimas e do comércio, desde a sua gênese até os dias atuais, a vocação para as atividades marítimas.

No entanto, as diferenças entre os projetos estão nas políticas, nos investimentos direcionados a estes empreendimentos pelos quais são adequados aos possíveis retornos financeiros que possam gerar. Os projetos de revitalizações, estão acima de o ideal de usos comunitários, e abrangentes as diferentes classes sociais, ou seja, de caráter público, de diversidade de usuários. Também destacamos sobre o fato no qual a gestão local, onde os atores tanto públicos quanto privados, transformam tais áreas em modelos ideias que nem sempre cumprem com a expectativa e com a cultura local e assim geram, a longo prazo, riscos através da falta de apropriação, dos usos cotidianos, e assim retorne ao desuso configurando uma friche (vazio) urbana e social. Podemos observar que tais intervenções contêm uma série de conflitos desde a execução do projeto a implementação. Constatamos que grande parte dos conflitos advém do fato que existe um modelo padrão de revitalização portuária bem como diversos interesses dos atores envolvidos. Apesar de, atribuírem valor as atividades turísticas poucos exploram os elementos fundantes das culturas, resultantes do processo sócioespacial de formação das cidades com suas peculiares urbanidades. Diante disso podemos concluir que não há políticas públicas direcionadas e comprometidas com a identidade local onde seja possível uma simbiose entre o poder público, os interesses privados e os cidadãos habitantes do local.

O desafio está traçado, pois se trata de um processo que requer elaboração multidisciplinar sobre os projetos e gestão compartilhada desses espaços no sentido do uso comum aliado ao objetivo e/ou ideal de valorização e sustentabilidade da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Manuel Correia de. (1998) .Territorialidades, desterritorialidades, novas territorialidades: os limites do poder nacional e do poder local. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura (Orgs.). Território: globalização e fragmentação. 4. ed. São Paulo: Hucitec: ANPUR, p. 213-220.

BIDOU ZACHARIASEN, (2006) Catherine. Introdução. De Volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume,.

COUTO, Perla Duarte. (2014) Revitalizações urbanas em espaços públicos: o porto Velho da cidade do Rio Grande/RS, tempos e funções distintas. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do rio Grande - FURG, Rio Grande,. <http://www.argo.furg.br/bdtd/0000010592.pdf>

Cristina Amil López. “Integración urbana de los espacios portuarios”. Instituto Universitario de Estudios Marinhos. Universidade da Coruña. 2014. < <http://www.udc.es/iuem>>

DA COSTA, Rita Bibe. (2009) Cidades d’água. Relação entre as cidades e suas frentes d’água. 110 p. Dissertação de mestrado. Instituto Superior Técnico Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa,. < <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395138347921/Cidades%20de%20%C3%81gua.pdf>>

GALIMBERTI, Cecilia. (2014) Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas. *Arquitectura y Urbanismo* [online]. 2014, vol.35, n.2, pp. 19-35. ISSN 1815-5898. http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S1815-58982014000200003&script=sci_arttext

GEHL, J. Cidades para Pessoas. (2013) São Paulo: Perspectiva.

LEITE, Rogerio Proença. (2004) Contra-usos da Cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas: UNICAMP.

_____. (2002) Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Mangueatown. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, v.17 n.49, pp.115-134.

HAESBART, R. Território e Multiterritorialidade: um debate. *GEOgraphia*, ano IX, n.17,

p.19-46, 2007.

SANTOS, Milton. (1998) METAMORFOSES DO ESPAÇO HABITADO, fundamentos Teórico e metodológico da geografia. Hucitec.São Paulo.

SANTOS, Milton. (2002) A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção.

São Paulo: EDUSP.

_____. (2008) Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico científico informacional. 5ª ed. São Paulo: Edusp.

SERPA, Angelo. (2007) O Espaço Público na Cidade Contemporânea. São Paulo: Editora Contexto, c.

MARTINS, Solismar Fraga; PIMENTA, Margareth Afeche. (2004) A constituição espacial de uma cidade portuária através dos ciclos produtivos industriais. O Caso do Município do Rio Grande (1874/1970). In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. v. 6. m.1.

ZOLINI, Gustavo Pimenta de Pádua. (2007) A inflexão do conceito gentrificação em conjuntos urbanos patrimoniais em cidades de pequeno porte: Os caso mineiros de São Thomé das Letras e Tiradentes. Dissertação de Mestrado. UFMG, Belo Horizonte.

FONTES ELETRÔNICAS:

PORTO DO RIO GRANDE. Porto de Rio Grande. Disponível em: <http://www.porto_riogrande.com.br/>. Acesso em: 03/05/2012.

TORRES, Luiz Henrique. Carlos Santos: (2004) trajetória biográfica Porto Alegre: CORAG.

TORRES, Luiz Henrique. (2009) Memórias do cais: o Porto Velho do Rio Grande. Rio Grande: Ed. da FURG.

_____. Alfândega do Rio Grande: fundamentos históricos e edificações. (2013) Biblios, Rio Grande, n °17. p. 33-47, 2005. Disponível em: «<http://www.seer.furg.br/ojs/index.php/biblos/article/viewFile/96/50>». Acesso em: 20 nov.