

Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

MOCAMBOS E MALOCAS NUM RIO GRANDE DO SUL AINDA RURAL: UM ESTUDO SOBRE A OCUPAÇÃO DO BAIRRO SANTA TEREZA - RIO GRANDE - RS (1918-1960)

Solismar Fraga Martins

Boletim Gaúcho de Geografia, 23: 81 - 96, março, 1998.

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/38383>

Publicado por

Associação dos Geógrafos Brasileiros



Portal de Periódicos
UFRGS

UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO GRANDE DO SUL

Informações Adicionais

Email: portoalegre@agb.org.br

Políticas: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

Submissão: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

Diretrizes: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

Data de publicação - março, 1998

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

MOCAMBOS E MALOCAS¹ NUM RIO GRANDE DO SUL AINDA RURAL: UM ESTUDO SOBRE A OCUPAÇÃO DO BAIRRO SANTA TEREZA – RIO GRANDE – RS (1918-1960)²

*Solismar Fraga Martins **

A cidade do Rio Grande representa o primeiro marco lusitano deixado nas terras rio-grandenses, representado pela fortificação Jesus-Maria-José, cuja fundação data de 19 de fevereiro de 1737 e que serviu como ponto inicial para o desenvolvimento do traçado urbano da cidade. A construção do forte foi feita em uma restinga no sistema lagunar estuarino da Lagoa dos Patos.

A expansão urbana a partir do Forte Jesus-Maria-José, e mais tarde da Catedral de São Pedro (1755), deu-se pela proximidade do ancoradouro que ficava próximo a ambos. Essa expansão ocorreu de forma gradual e lenta, permeada de dificuldades, devido às dunas localizadas ao sul e aos baixios alagados a leste, onde hoje encontra-se o bairro em estudo. Tal processo de expansão sofreu avanços e recuos não somente pelas dificuldades fisiográficas, o que pode ser exemplificado pelo avanço das dunas sobre as áreas já urbanizadas, como pela invasão dos espanhóis sobre este território (1763 e 1776). A povoação descrita acima era denominada de Povoação do Porto.

O período de domínio espanhol sobre a área em que está a cidade do Rio Grande durou 14 anos, arruinando a pequena economia do Rio Grande e indo a mesma recuperar-se com grandes dificuldades após sua desocupação, embora restringindo-se inicialmente à agricultura de subsistência e à criação de mulas e cavalos (QUEIROZ, 1987:142). Somente a partir de 1780 haverá um avanço econômico, devido à perda da Colônia do Sacramento pela Coroa Portuguesa e ao início da produção do charque no Rio Grande do Sul, que será escoado por Rio Grande.

¹ Mocambos e malocas têm o mesmo significado em Rio Grande, representando moradias de baixo custo, precárias, sem condições básicas para abrigar pessoas. Tal termo já era usado antes mesmo da introdução da palavra favela no sul do Brasil.

² Este título assim como o texto foram adaptados para esta publicação, pois no original denomina-se Situação Geográfica e Histórico do Bairro. O mesmo corresponde ao segundo capítulo da dissertação de mestrado em Educação Ambiental – FURG, com o título: *A visão dos moradores sobre o planejamento urbano: um estudo do Bairro Santa Tereza – Rio Grande – RS.*

O desenvolvimento causado por estes fatores levou Rio Grande a um crescimento comercial considerável no século XIX, atraindo inicialmente através de financiamento indústrias para que aqui viessem a se instalar. Nesse século a área onde situa-se o Bairro Santa Tereza representava baixios inundáveis e, próximo dali, havia a chamada Ilha do Ladino, área esta que mais tarde será toda aterrada e aplainada para viabilizar a construção do novo porto.

A escolha do local onde seria instalado o Novo Porto foi objeto de intensas discussões e envolvia interesses de grandes empresas internacionais em construir as novas instalações. Na época recorriam-se a técnicos europeus e norte-americanos que pudessem elaborar planos de execução para construir um porto marítimo no Rio Grande do Sul. Esta intenção era dificultada pelas restingas que predominam em todo litoral gaúcho, inviabilizando inicialmente a instalação de portos, devido à pouca profundidade, assim como à difícil manutenção da mesma.

Em 1897, de acordo com a Lei nº 3.314, de 16 de outubro de 1896, foi aberta uma concorrência pública para a execução do projeto, vencendo, em 1888, uma companhia francesa denominada Société Anonyme Franco-Brésilienne de Travaux Publics. (NEVES, 1980:72-73)

Alguns fatores interromperam a intenção de construção do novo porto como a Revolução Federalista,³ o que acabou forçando a rescisão do contrato para a referida obra. Outro argumento contra a execução das obras foi a de que a experiência em trabalhos realizados pela Empresa Francesa não estaria adaptada à realidade local.

Em 18 de abril de 1906, através do Decreto Estadual nº 5979, foi acertado o contrato com o Engenheiro Elmer Lawrence Corthell que formou a Cia. Port of Rio Grande do Sul com sede nos Estados Unidos.

O engenheiro Corthell não conseguiu nos Estados Unidos o capital indispensável e teve que recorrer a capitalistas europeus, conseguindo em Paris, sendo então criada a Cie. Française du Port de Rio Grande do Sul. (NEVES, 1980:78)

A 9 de julho de 1908, conforme decreto (RIO GRANDE DO SUL, 1919:239), o Governo Federal transferiu o contrato do engenheiro norte-americano para a Cie. Française, por falta de financiamento norte-americano para a execução da obra, embora Corthell ainda tenha continuado responsável pela mesma. A partir do final do mesmo ano chegaram da França os primeiros mestres de obras e operários especializados.

³ A Revolução Federalista ocorreu no Rio Grande do Sul entre os anos de 1893 a 1895 por disputas político-partidárias, em um período intrincado no processo de transição monarquia/república.

Para a construção dos molhes e do próprio porto eram necessárias pedras que não havia no município. Foram construídos então 128 km de estradas de ferro divididas em várias linhas, para que pudessem viabilizar o transporte das pedras do Município de Pelotas até a região da obra. Esta construção só foi concluída em 1916, devido aos obstáculos que tiveram que ser transpostos.

A Cie. Française ficou responsabilizada por construir as instalações do Porto Novo, escolhendo a área da Ilha do Ladino no extremo leste da cidade, região essa formada por ilhas e áreas inundáveis. Tal decisão contrariava a intenção inicial de Corthell que pretendia construir o novo porto ao sul da cidade no Saco da Mangueira.

É interessante notar que a transferência de área onde seria construído o novo porto para a área da Ilha do Ladino, o que contrariava o Decreto de nº 6.848 de 11 de fevereiro de 1908, veio a favorecer os franceses Hector Legru e Percival Farquar que adquiriram de vários proprietários locais uma grande área, com milhares de metros quadrados, onde seria construído o novo porto de Rio Grande. Tal fato os beneficiou, pois para a Cie. Française construir o novo porto foi necessário comprar deles, com valores atualizados, os terrenos que haviam sido adquiridos, em anos anteriores, a um preço bem menor.

Durante os anos da obra do novo porto, a Cie. Française empregou em torno de 4.000 pessoas e foi responsável ainda pela construção de usinas elétricas. Pelo contrato firmado entre a Cie. Française e o Governo Federal, ela teria a concessão de uso e gozo sobre o porto durante 67 anos, além de renda líquida de 6% ao ano do capital empregado. Quando os 6% não fossem atingidos, o Governo Federal deveria ressarcir-la. Tal medida forçou que as taxas portuárias fossem elevadas, fazendo com que o comércio gaúcho se interessasse mais em exportar pelo porto de Montevideu, que cobrava taxas menores. Além de pertencer a outro país esse porto estava distante da região produtora, o que levou o Governo do Rio Grande do Sul a buscar a encampação do Porto de Rio Grande que se concretizaria com um decreto estadual em 1918 (RIO GRANDE DO SUL apud NEVES, 1980:82). Através desse decreto, a Cie. Française foi induzida a entregar todo seu patrimônio ao Estado do Rio Grande do Sul e este indenizou-a com a soma de 68.320.000 francos em títulos da dívida pública estadual.

Segundo NEVES (1980:83) a encampação da área portuária pelo Governo do Estado não alterou significativamente a situação anteriormente descrita, já que no período de 25 anos o então Governador Borges de Medeiros nunca visitou as obras na Barra, que ainda estavam por ser complementadas, nem a cidade do Rio Grande. Isso continuou favorecendo o porto de Montevideu.

No final do século passado, teve início a execução de grandes projetos de melhoramento da barra, e a construção do Porto Novo, o que resultou em considerável área aterrada com o material recuperado do aprofundamento do Canal de Navegação a leste do centro histórico. Estas novas áreas, conquistadas ao Canal,

tiveram sua ocupação limitada por constituírem reservas para a ampliação das atividades portuárias. (SALVATORI, 1991:33)

Tal delimitação está contida no decreto nº 29, de 1903, que define o novo código de posturas, ou seja, os novos limites urbanos.

Nas décadas posteriores a esse decreto de 1903, houve a instalação de indústrias na nova área aterrada da cidade, destacando-se o Frigorífico Swift do Brasil e, posteriormente, a Cia. de Petróleo Ipiranga.

O contrato firmado com a Cia. Swift foi feito ainda com a Cie. Française, o que a obrigou a um pagamento pelo arrendamento dos terrenos no Porto do Rio Grande. A compra foi oficializada através de um decreto assinado pelo então Presidente da República Wenceslau Braz Gomes em 1918. (RIO GRANDE DO SUL, 1976:225)

A compra se realizou em duas etapas, a primeira área há 230.000 metros quadrados e a outra parte de 6.201,5 metros quadrados foi adquirida posteriormente juntamente com 2.607 metros quadrados aforados da marinha. Os mesmos ficavam localizados a nordeste da área já anteriormente adquirida.⁴ Esse contrato foi também transferido para o Estado do Rio Grande do Sul.

A intensificação da produção pela Cia. Swift dava condições de abater 1.000 reses por dia e transformá-las em subprodutos. Para tanto foi necessária uma grande quantidade de mão-de-obra, o que atraiu pessoas de várias áreas do estado e criou uma região periférica próxima às indústrias.

Quanto à Refinaria Ipiranga, é importante salientar que a mesma foi constituída na cidade do Rio Grande devido à atração da estrutura portuária, que chamou a atenção de um grupo de empresários que já trabalhavam no ramo do refino do petróleo na cidade de Uruguaiana e na cidade de Sant'Ana do Livramento, ambas no RS.

Após intensas discussões sobre a futura localização da empresa entre a municipalidade, os empresários e o Governo Federal, finalmente a refinaria foi fundada em 07 de setembro de 1937 com o nome de Ipiranga S/A. Cia Brasileira de Petróleos.

Mesmo tendo Rio Grande uma refinaria de petróleo, a almejada ligação ferroviária com a capital não foi concretizada. Este aspecto deve ser ressaltado, já que a má administração do sistema de transporte ferroviário, que era o principal responsável pelo escoamento da produção gaúcha até os portos, sempre prejudicou o Porto de Rio Grande no seu desenvolvimento. Veja-se que nunca houve uma ligação ferroviária entre o Porto de Rio Grande e a capital, enquanto a

⁴ É importante salientar que esta compra se dá poucos anos antes da encampação pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Sendo que em 1921 a Cia. Swift ainda aforou uma área de 14.127,50 metros quadrados expandindo-se em direção a oeste. Já a mesma teve que desistir de outra área de 5.891 metros quadrados em 29 de julho de 1932 que foi aforado do Governo do Estado do Rio Grande do Sul segundo consta no Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais.

cidade gaúcha de Sant'Ana do Livramento, onde havia também um importante frigorífico, estava ligada com a capital gaúcha e Montevidéu por linhas férreas.

Em 1928, Getúlio Vargas reclama a não continuação dos ramais ferroviários há oito anos parados, mas até o ano de 1979 o Porto do Rio Grande ainda não está ligado à capital do Estado por uma linha férrea, apesar de Getúlio Vargas ter governado o Brasil cerca de vinte anos. (NEVES, 1980:86)

No presente momento Rio Grande continua a não ter uma ligação ferroviária com a capital.

É interessante salientar que a instalação das indústrias praticamente definiu os limites da área que viria a ser o Bairro Santa Tereza, em função de que o mesmo surge no espaço não ocupado pertencente ao Governo do Estado e que seria uma área destinada à expansão portuária. Melhor delimitando teremos: a Refinaria Ipiranga a oeste e a Cia. Swift do Brasil a leste, onde hoje encontramos a Empresa de Fertilizantes Fertilul.

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.

As casas pretas e verdes existem ainda hoje, embora em precárias condições. São ocupadas por famílias que ali residem e pagam um aluguel irrisório ao Deprec. A encampação por parte do Estado do Rio Grande do Sul não incluía as referidas casas como patrimônio; isso explica a inexistência de maiores documentos a respeito das mesmas. Já a Cie. Française não se interessou em remover casas de madeira para a Europa, pois as mesmas apresentavam um valor pouco significativo em relação ao restante que estava sendo negociado.

É notável, já no início do século, um núcleo de subabitações, decorrente do fluxo migratório provocado pela industrialização, constituído de operários de baixa remuneração, empregados pelo Frigorífico Swift. Este núcleo localizou-se justamente nas áreas públicas reservadas para ampliação do Porto Novo, onde é, hoje, o bairro Getúlio Vargas, em lugar do bairro planejado pela Cie. Française, responsável pela obra. (SALVATORI, 1991:33)

Reiterando a citação anterior, o ofício de nº 365 da Diretoria de Obras e Viação (Prefeitura Municipal) 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 ocu-

passem cargos como carpinteiros, pintores, pedreiros, compradores de ferro velho, etc. Em resposta foi indicada a área denominada Vila Verde, mais tarde Bairro Santa Tereza, na parte sudoeste da cidade. É interessante verificar o censo sobre estas famílias feito pela S.A.S. pertencente ao Governo do Estado em 17 de fevereiro de 1945.

A notícia veiculada no semanário *Cruzeiro do Sul* de 21 de julho de 1945 informava que tinha havido uma visita de um grupo de alunas da Escola Santa Joana D'Arc aos pobres da Cidade Nova e Vila Santa Tereza. As mesmas levaram-lhes roupas e mantimentos, ficando consternadas em ver tão dura realidade dos que ali habitavam. "Algumas externavam seus pensamentos dizendo: *"A Swift e a Prefeitura não poderiam auxiliar estes infelizes?"*" Tal notícia despertou a atenção das autoridades locais, fazendo com que o prefeito solicitasse uma averiguação sobre o que tinha sido exposto. Em resposta o funcionário responsável pela averiguação de nome Pedro Dutra P., em correspondência datada de 06 de agosto de 1945, confirmava a situação descrita no semanário e dizia que muitos: *"...não podem freqüentar as aulas por falta de roupa e alimentação."* Envolvido também na situação e solução para o problema, o diretor da Fazenda Municipal, conforme ofício, sugeria que se destinasse um donativo às alunas da Escola Santa Joana D'Arc, para que estas repassassem aos necessitados. Estas alunas ficaram responsáveis pela campanha para arrecadar donativos aos pobres da Vila Santa Tereza. Neste mesmo ano surge um novo ator neste cenário marcado pela crueza da miserabilidade, trata-se do Padre Caio de São José – carmelita do Carmo –, que tentará buscar alternativas para que se amenizem os problemas sociais daquelas pessoas.

O ofício enviado pelo Padre Caio ao Prefeito Municipal Roque Aita Júnior, em 1945, deixava clara a preocupação do mesmo com as condições de vida e moradia dos habitantes da então Vila Santa Tereza que, segundo um levantamento feito por ele, totalizavam 1718 pessoas residindo em mocambos. O Padre Caio reivindicava uma área de 100 x 100 metros no centro do Bairro Santa Tereza com o objetivo de construir uma Capela-Colégio, pois existiam 828 crianças menores de 14 anos de idade que necessitavam de instrução primária e cívica. O mesmo ainda salientava que a Escola Ernesto Pedroso, com localização diferente da atual, comportava apenas 150 alunos e era direcionada aos filhos dos moradores das casas pretas e verdes, isto é, filhos de operários do porto. O Padre Caio argumentava que com tal doação e a conseqüente construção de um prédio, que seria feito com recursos próprios da paróquia, seria possível atender aos alunos em idade regular durante o dia e, à noite, dar atendimento aos adultos analfabetos. Além disso ele pretendia construir uma creche para que pudesse atender as muitas crianças cujas mães trabalhassem fora, nas oficinas das fábricas. Rio Grande como cidade industrial e com um imenso operariado sempre teve um grande percentual de mulheres trabalhando fora, o que não era tão comum no Brasil para a época.

Em resposta, o prefeito através de ofício lamentava não poder atender tal pedido, em virtude de a área pertencer à União, encampada pelo Governo do Estado. Salientava ainda que estava em estudo a construção de uma vila operária para o local, que iria conter um terreno destinado à construção de uma escola e portanto cederia parte da mesma para a Mitra Diocesana, nome jurídico no qual Padre Caio reivindicava a posse da área. Em outro documento o mesmo prefeito solicitava ao Sr. Dr. Cylon Barbosa, Secretário do Interior (Governo do Estado), a permissão para construir um prédio de madeira para atender o pedido do frei, até que se regularizasse a situação daquela área sob jurisdição da União, conforme G.E. 60/145 datado de 24 de junho de 1945.

Conforme documentos manuscritos pertencentes à Paróquia Santa Teresa, a construção inicial da capela de madeira só foi possível devido a uma visita feita pelo Padre Caio ao Presidente da República Getúlio Vargas. A mesma localizava-se na área hoje pertencente ao Grêmio Esportivo Vila Verde, fundado em 20 de setembro de 1919 pelo senhor Ademar Corrêa.

Somente na década de 1950, quando houve a urbanização da área, a capela foi transferida para o terreno em frente ao que ela estava, onde localiza-se até hoje. Tal aquisição foi efetuada pela Prefeitura Municipal que pagou o mesmo preço por metro quadrado dos lotes residenciais, doando à Igreja para que ali se fizesse a nova capela. Neste mesmo período houve a designação do nome do bairro como Santa Tereza na administração do prefeito Ernesto Buchholz.

A preocupação e atuação do Estado nas favelas tem sido, ao longo dos anos, marcada por duas propostas básicas: erradicação da favela, através da remoção dos moradores e a liberação da área antes ocupada para outros usos, com o objetivo de extirpar estes aglomerados, que sem dúvida interferem no preço da terra das imediações.(...) A outra possibilidade é a permanência da favela, com erradicação de suas características – urbanização e melhorias com introdução de infra-estrutura (água, luz, esgoto sanitário) e a abertura de vias mais amplas de circulação. (RODRIGUES, 1989:41)

Porém, vale salientar que anterior à regularização da área, mais precisamente em junho de 1945, o prefeito do Rio Grande, Roque Aita Júnior, através de decreto, fixava as zonas de construção de habitações econômicas e a zona de permissão de construções de madeira. No que se refere ao terrapleno oeste, já que tal decreto incluía outras zonas da cidade, permitiria a construção de tais habitações e estabelecia as delimitações geográficas para construção das mesmas. Tal decreto preencheria 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 de 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 localida-

des vizinhas, compondo um operariado bastante expressivo para os padrões nacionais da época.

O período de industrialização, compreendido entre 1920 e 1950, propiciou um importante fluxo migratório, com operariado industrial clássico, de baixa renda e pouca instrução, o que favoreceu o processo de marginalização social. (SALVATORI, 1991:33)

O final da década de 1950 caracteriza-se pela expansão de loteamentos, tanto às margens da Estrada Rio Grande/Cassino, como próximas aos locais que ofereciam emprego, ou seja, o Porto, a Refinaria Ipiranga e a Cia. Swift. Este período é bastante contraditório pois, paralelamente à criação de vários loteamentos em função do crescimento econômico verificado nas últimas décadas, ocorre o fechamento de algumas indústrias representativas no município.

Em 1950 o Frigorífico Swift e 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 hoje Bairro Santa Tereza começou como uma parte do Bairro Getúlio Vargas.

A oficialização do Bairro Getúlio Vargas deu-se na administração do então prefeito Miguel de Castro Moreira, Prefeito Municipal do Rio Grande, que conforme Lei número 139 de 03 de junho de 1950 "*autoriza a aquisição de uma área de terreno pertencente ao acervo do Porto de Rio Grande, situado no terrapleno oeste do Novo Porto.*"

Tal área fora 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 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.

Ficou acertado que o pagamento ao governo do Estado seria feito com o produto da venda dos terrenos e com um recolhimento de cem mil cruzeiros. Tal negociação foi efetuada por Darcy Deloah Fuão de Miranda, segundo notário da cidade do Rio Grande conforme escritura. Segundo a escritura citada cada lote teria 250 metros quadrados e se estipularia um prazo para construção. Durante quinze anos o mesmo estaria alienado à Prefeitura Municipal, não podendo ser ocupado por outras atividades que não fosse para moradia. As áreas previstas

para logradouros públicos não deveriam ser cedidas, alugadas ou vendidas de forma definitiva ou temporária, isto é, não podiam ser dadas como garantia fiduciária a terceiros. Ficaria a cargo da Prefeitura Municipal a remoção das malocas existentes, assim como a criação da infra-estrutura urbana que se fazia necessária.

A área que pertence ao Bairro Santa Tereza hoje, segundo a planta T-45, comportaria somente nove quarteirões, sendo que oito com destino residencial e um destinado à Sociedade Amigos de Santa Tereza. Isso significa que as áreas adjacentes aos nove quarteirões, foram ocupadas de forma irregular ou seja, três quarteirões a leste e três quarteirões a oeste da referida área.

Somente mais tarde haverá a ocupação do extremo oeste do bairro, junto à Avenida Ipiranga, onde foram construídas as casas da gare. As casas da gare assim eram chamadas porque ficavam juntas aos trilhos do trem e onde havia a pequena estação de embarque e desembarque, embora essa não tivesse utilidade para passageiros e sim com destino a carga de material destinado à manutenção e complementação das obras portuárias, principalmente pedras oriundas de Capão do Leão e Monte Bonito para os Molhes da Barra.

As casas da gare eram construções de madeira ordenadas paralelamente à Avenida Ipiranga. Essas foram removidas juntamente com as famílias que ali viviam para outros lugares mais distantes na cidade devido à construção da estrada de rodagem que hoje liga a cidade à Quarta Seção da Barra e consequentemente ao Supr. Porto.

Posteriormente foram solicitadas, por parte do Poder Público Estadual, alterações no projeto original de urbanização para a referida área, conforme as necessidades de acrescentar novos setores ligados às atividades portuárias. Isto se sobrepõe às pretensões do próprio Governo do Estado ao solicitar à Prefeitura o cumprimento do acordo que diz respeito à urbanização, dificultando-a a cada solicitação de alteração da planta prevista. A Prefeitura já enfrentava dificuldades na urbanização, devido à presença das malocas, e somando-se às alterações solicitadas pelo Governo do Estado, ficava transparente as grandes dificuldades que a mesma teria no processo.

A não execução por parte da Prefeitura da urbanização da área, descumpria o que havia sido combinado na época do contrato de cessão. O que se nota portanto é um conjunto de interesses que vão se sobrepondo. A população fica sujeita a mudanças conforme a vontade e as conveniências de quem está no poder, amparado na legislação, já que nem Prefeitura, nem Governo do Estado cumprem o que foi acertado, em uma área onde vivem pessoas há muitos anos, embora sabedores de que sua ocupação inicial tenha se dado de forma irregular. Os moradores não se estimulam a busca de seus direitos legais por não saberem ou não acreditarem tê-los. A seguir estão descritas algumas das remoções e exclusões de casas registradas em documentos na própria Prefeitura.

Um dos primeiros documentos pedindo remoção das malocas existentes na Vila dos Cedros é o ofício de nº 365 de dezembro de 1945, quando então o Chefe

da Seção da Diretoria de Obras e Viação, Álvaro Azevedo, solicita ao prefeito providências quanto à necessidade de uma nova área para reassentar as famílias ali instaladas, já que as mesmas estão morando de forma clandestina em terrenos que pertencem ao porto. O mesmo ainda relatou que se tratam de operários paupérrimos e com muitos filhos. No final do mesmo ano a informação de nº 1831 da Direção de Obras e Viação sugere ao prefeito que tais famílias sejam deslocadas para a área denominada Vila Verde, hoje Bairro Santa Tereza. Veja-se através da citação a seguir como essa direção referia-se aos moradores da região.

Somos de 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 terrapleno Leste. Outro local qualquer, para onde quisessem eles se transportar, dependeria das exigências legais de apresentação de plantas, etc.⁵

Dessa forma a própria Prefeitura participou na ocupação irregular da área em estudo, muito embora mais tarde solicite novamente a remoção de moradores destas imediações. Assim como permitiu que a ocupação se desse de forma desordenada, já que como consta na citação anterior, não se fez necessário a utilização de um planta.

Já no ofício de nº 079 de 1942, o prefeito Roque Aita Júnior solicitava ao Sr. Francisco de Paula Cardozo, Administrador do porto de Rio Grande, a demolição dos casebres do terrapleno do novo porto, afirmando que foram construídos de forma irregular e sem a autorização da prefeitura.

A resposta enviada pelo diretor do porto na época foi a de que não tinha competência para tal procedimento, argumentando que:

O terreno em apreço está sob a jurisdição da Diretoria citada, como esta Administração teve oportunidade de reiteradas vezes fazer sentir aos interessados que a procuravam, acrescentando sempre que o mesmo pertencia ao Governo Federal e que sobre quaisquer obras que nele se pretendesse fazer interviriam de logo, lícita e diretamente, a Fiscalização dos Portos do Rio Grande do Sul, a Prefeitura Municipal e o Departamento Estadual de Saúde. E, resumindo as suas afirmativas no intuito de torná-las mais acessíveis àqueles interessados, terminava – a Administração do Porto é a única que nada tem a ver com o que vocês pretendem.⁶

⁵ INFORMAÇÃO nº. 1831 de 26 de dezembro de 1941 assinado pelo Diretor do Departamento de Obras e Viação, protocolado na Prefeitura sob o nº. 10.619. Fonte: Arquivo Morto da Prefeitura Municipal de Rio Grande.

⁶ OFÍCIO nº. 166 datado de 05 de fevereiro de 1942 e assinado por Paula Cardozo – Administrador do Porto, e protocolado na prefeitura sob o nº. 1386 do mesmo ano.

Se em 1941 a Prefeitura sugere e concretiza a remoção dos casebres da Vila dos Cedros para área do Vila Verde, porque então ela acata a solicitação do Administrador do porto Paula Cardozo?⁷ Tal solicitação versava sobre a remoção de casas próximas ao depósito de inflamáveis do porto. Os registros históricos indicam que tratavam-se das mesmas casas da área do Vila Verde. Hoje as casas não estão mais lá, porém os depósitos desativados ainda existem como *coliseus* de uma época em que detinham grande importância as atividades portuárias. Segundo alguns moradores entrevistados no bairro, a área dos tanques inflamáveis, que se encontra hoje em completo abandono, serve apenas como foco de marginalização e tráfico de drogas.

Em relação às solicitações de remoção de malocas vejamos os fatos posteriores à oficialização do bairro. Em 1953 o então prefeito do Rio Grande, Frederico Ernesto Buchholz, solicitava ao Governo do Estado através do senhor Domingos Spolidoro, Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, a expansão da área destinada à ocupação residencial. O mesmo solicitava que fossem acrescidos mais dez quarteirões, conforme planta T-45, em face das dificuldades que ele, como prefeito, enfrentava em urbanizar a referida área. Salientava ainda que tal expansão proporcionaria a aquisição da casa própria por estes moradores, além de ficarem próximos ao seu local de trabalho. Sabe-se que tal solicitação não foi aceita já que as áreas ocupadas por residências, que vão além do que consta na planta T-45, continuam pertencendo ao porto, mesmo estando ocupadas por famílias há décadas.

Em relação às solicitações de alteração da planta T-45 por parte do governo do Estado, uma das primeiras solicitações de alteração foi enviada pelo então subdiretor Geral do Porto, José Leite de Souza, ao Prefeito Municipal em 7 de dezembro de 1954, o que mudaria a planta T-45 no que concerne à zona comercial e industrial. Conforme esta planta, a zona comercial ligada ao porto se daria ao longo das Avenidas Honório Bicalho e Dom Pedro II. Essa solicitação pretendia ocupar, com destino comercial e industrial, a área paralela à Avenida Honório Bicalho que, segundo documento, facilitaria o acesso da via férrea à mesma, embora tal área de expansão já estivesse ocupada por malocas e não constasse na planta prevista de urbanização.

Em 18 de outubro de 1955 o chefe do 18º Distrito de Portos, Rios e Canais enviou ao então Diretor Geral do Deprec ofício respondendo sobre a cessão de novas áreas para urbanização, pertencentes à marinha e terrenos alodiais. A resposta do então chefe do 18º Distrito de Portos, Rios e Canais é a de que se deveria verificar as cláusulas do contrato assinado entre o governo do Estado e a Prefeitura do Rio Grande, pois o mesmo salienta que *“até a última tomada de contas, não foi levada a conta de compensação de capital, qualquer parcela pro-*

⁷ OFÍCIO nº 05 datado de 05 de janeiro de 1945 enviado ao Sr. Dr. Fernando Duprat da Silva – Diretor da Diretoria de Obras do Porto e da Barra, e assinado pelo prefeito Roque Aita Júnior.

veniente da venda dos terrenos pela Prefeitura.” No mesmo documento é levantado o fato de a Prefeitura ter construído um “grande Grupo Escolar” sem a devida autorização do Governo do Estado, embora seja salientado a importância do mesmo para a população. Afirma que seria conveniente verificar se está ocorrendo o cumprimento do contrato firmado entre o Estado e a Prefeitura na compra da referida área.

O ofício de nº 2/1956 enviado pelo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais à Prefeitura Municipal sobre o Projeto de urbanização e cessão de terrenos do Porto de Rio Grande – Vila do Cedro, solicita à mesma detalhes sobre esta urbanização. O departamento divide em itens que podem ser exemplificados, como: a situação de ruas e logradouros públicos; se há modificações que vêm sendo feitas e não constam no projeto original; questiona sobre doações de terrenos por parte da Prefeitura; e sobre a remoção das malocas ali existentes.

Em resposta a tal solicitação o Prefeito Municipal, Sr. Alvaro Ribeiro Pereira, responde que os primeiros itens estão sendo cumpridos conforme o contrato original, mais especificamente no que se refere às vendas dos lotes e à preferência de venda das mesmas, assim como as áreas destinadas a logradouros públicos. Nessa resposta o prefeito salienta o problema de que quando esta área foi cedida à Prefeitura Municipal, a mesma já estava tomada, com isso justifica-se a não totalização na remoção das malocas.

Quando foi cedida essa área ao município já estava totalmente tomada de edificações dos chamados marginais, mas tem sido feitas reformas para melhoramentos e substituições de casas velhas por novas nos lotes já vendidos.

O então prefeito ainda salientou na correspondência que havia um plano em realização reassentando as casas nos lotes demarcados a partir do mesmo, embora ressalve ser o número de casas existentes bem superior ao número de lotes disponíveis na planta.

Em 1957 é requerida, por parte do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, representado pelo Engenheiro Ivo Pereira Braga, a desocupação de uma área em frente ao 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 necessária sua desocupação, quer por parte do Governo do Estado, quer pela União”*.

A Divisão Administrativa do Porto do Rio Grande oferece seus serviços para o auxílio na remoção das casas.⁸ Quanto às cantinas, a mesma crê na remoção imediata pois conforme contrato de cessão da área as construções deveriam ser somente de uso residencial.

As repercussões desta situação não são analisadas na pesquisa, porém, se tratando de populações de baixa renda, estas famílias provavelmente não perderam somente o espaço de moradia como também o de trabalho.

A solicitação da remoção das casas e cantinas para a construção de edifício sede para a administração do porto era considerada uma necessidade, não somente pelo Governo do Estado como também pelo Governo da União.

A necessidade de urbanização da área cedida à Prefeitura pelo Governo do Estado, estava permeada de dificuldades em função de a mesma estar anteriormente ocupada e pelas mudanças empreendidas freqüentemente como descrito anteriormente.

O número de lotes que podia conter em cada quarteirão, segundo o plano de urbanização, estava sempre aquém daqueles já existentes. Os critérios utilizados na escolha da remoção das casas não consta na documentação verificada.

A remoção das casas será suspensa em 1960 com o decreto de nº 2001 de 04 de agosto de 1960, assinado pelo então prefeito Engenheiro Horácio Hubatuba de Faria. E, confirmado pelo ofício GE/159/69 de 07 de agosto de 1969 enviado pelo Engenheiro João Cavalcanti Filho, respondendo pela chefia do Deprec.

Segundo o teor do Decreto de nº 2001 a suspensão se fazia necessária devido ao fato de a mesma estar prejudicando o desenvolvimento do populoso bairro e porque a Prefeitura Municipal não dispunha de outros terrenos para as casas excedentes. O mesmo decreto rompia com o compromisso assumido pela Prefeitura em 1950, no qual a mesma se responsabilizava em reurbanizar a referida área, e determina que:

(...) nas Quadras onde houver número de casas superiores ao de lotes, as dimensões para lavratura de contrato de Promessa de Compra e Venda, serão tomadas pelas dimensões existentes atualmente nas testadas de terreno.

A determinação descrita acima anula também as dimensões de 250 metros quadrados pretendidas pelo plano para cada lote, constatando-se uma vitória por parte dos moradores em continuar morando nos terrenos que já haviam sido ocupados e simultaneamente aos que dali já haviam partido seja para áreas próximas ou áreas mais longínquas cedidas pela Prefeitura.

O Decreto de nº 2001 não colocou fim nas remoções de famílias do chamado

⁸ Comumente se fala em remoção de casas em função das mesmas serem de madeira. Vale salientar que durante as décadas de 1960 e 1970 era comum casas inteiras serem removidas pelas ruas da cidade em que se retiravam as telhas de barro devido ao peso que representavam no transporte.

terrapleno oeste, já que novas remoções irão ocorrer sempre com a justificativa da necessidade de expansão portuária.

A inalienabilidade dos lotes do Bairro Getúlio Vargas, no que diz respeito ao prazo de validade estabelecido no contrato em 1950 de cessão da área, foi alterado através da Lei de nº 1.628 de 09 de novembro de 1964, assinada pelo prefeito do Rio Grande, Cap. Martimiano Francisco de Oliveira. Prevía tal lei que o prazo que era de 15 anos seria reduzido para 05 anos contados a partir da assinatura do contrato.

A partir daí, várias foram as tentativas por parte da Prefeitura Municipal em regularizar as áreas do terrapleno oeste que são ocupadas por dezenas de famílias em terrenos destinados à expansão portuária, pertencente ao Governo do Estado. Tais solicitações foram objeto de uma grande troca de documentos entre a Prefeitura Municipal, o Governo do Estado, e a Portobrás.⁹ Alegou-se que embora tais áreas, extraíndo-se a já oficializada em 1950, não sejam de interesse para expansão portuária, as mesmas representam patrimônio da União e ao mesmo tempo foram encampadas pelo Governo do Estado no início do século. Tais justificativas e procedimentos vêm inviabilizando que essas, sejam elas favelas como a Vila da Naba, localizada no bairro, ou áreas com melhor infraestrutura, como alguns quarteirões do Bairro Santa Tereza, possam ter uma solução definitiva quanto à sua regularização. Acredita-se que os maiores impasses são a disputa e a difícil comunicação entre as três esferas públicas envolvidas, ou seja, União, Governo do Estado e Prefeitura Municipal, agravadas pela burocracia. Vale ressaltar que tais ocupantes vivem nestas áreas há mais de quatro décadas.

Ficou claro durante o histórico do bairro que as vidas dos indivíduos ali residentes foram marcadas por muito sacrifício, desde a ocupação clandestina dos terrenos conquistados pela *Cie. Française*, pela indiferença dos órgãos públicos durante a história do bairro, já que eram considerados ocupantes de malocas, sinônimo de favelados, num tempo que o Rio Grande do Sul era ainda um estado rural.

As remoções a que muitos foram subordinados também são um marco na história do bairro. A burocracia entre as esferas federal, estadual e municipal, a que estão sujeitas parte da área do Bairro Santa Tereza impede a regularização da mesma, fazendo com que a dúvida e o medo de perda do local seja ainda uma constante.

⁹ Podemos ilustrar com o número de documentos que tratam sobre o assunto somente no início da década de 1980: Resolução nº 050/80 de 29 de abril de 1980 – Portobrás; Processos 123 e 124 de 22 de maio de 1980 – Portobrás; parecer nº 006-1 de 17 de setembro de 1980 – Portobrás; processo 0371 de 18 de dezembro de 1980 – Portobrás; ofício nº 626/80 de 09 de abril de 1981 – Deprec, Rio Grande; ofício nº 037/81 de 29 de janeiro de 1981 – Delegacia do Serviço do Patrimônio da União no Rio Grande do Sul; GF/119 de 13 de agosto de 1981 – Prefeitura Municipal do Rio Grande. Fonte: Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento.

O não acesso ao planejamento da cidade pela população, desencadeia processos de permanente distanciamento entre a vontade popular e a administração pública de fato, com uma cúmplice omissão de ambas. A primeira não consegue transpor a barreira de sujeito mediatizado, não se envolvendo com os problemas coletivos, restringindo-se somente aos seus problemas individuais como moradores. A lacuna deixada neste processo permite que a administração pública gerencie os recursos públicos conforme a vontade política de quem administra e não pela vontade popular. Tal despautério leva a consequências às vezes desastrosas quando novos atores resolvem preencher o espaço deixado pelo órgão público. Mas esta é uma outra parte da história que ficará para uma próxima oportunidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BASTOS, Francisco Martins. "Ipiranga. Nossa história". Rio Grande: mimeo, s/d.
- NETO, Adalberto Alves Maia et alii. "Renda interna municipal – RS. 1939-1980". SÉRIE: VALOR AGREGADO. Porto Alegre: FEE, 1986, v. 1.
- NEVES, Hugo Alberto Pereira. "O Porto do Rio Grande no período de 1890-1930 (1ª parte)". REVISTA DO DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECONOMIA E HISTÓRIA. Rio Grande, jan/jun 1980.
- QUEIROZ, Maria Luiza Bertulini. *A Vila do Rio Grande de São Pedro – 1737-1822*. Rio Grande: Ed. FURG, 1987 (tese de doutorado).
- RIO GRANDE DO SUL. Obras da Barra e do Porto do Rio Grande. Transferência ao Estado dos Contractos da Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Oficinas Graphics d'A. Federação, 1919, Volumes 1 e 2.
- _____. Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. Administração do Porto do Rio Grande. Rio Grande: 1976, Volume 1.
- RODRIGUES, Arlete Moysés. *Moradia nas cidades brasileiras*. São Paulo: Contexto, 1989, 2ª ed.
- SALVATORI, Elena et alii. "Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande". REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA. IBGE, 1989, v. 51, nº 1.

* Professor Assistente do Departamento de Geociências (FURG) e Mestre em Educação Ambiental.