



PORTO DO LITORAL NORTE DO RIO GRANDE DO SUL: UMA ANÁLISE ACERCA DA POSSÍVEL REURBANIZAÇÃO DA CIDADE DE TORRES

PORT OF THE NORTH COAST OF RIO GRANDE DO SUL: AN ANALYSIS ON THE POSSIBLE REURBANIZATION OF THE CITY OF TORRES

Juliana Cainelli de Almeida¹

Resumo

O artigo traz a história do meio ambiente urbano da cidade de Torres, suas características e especificidades, sendo que a partir da abordagem dos livros “A questão Urbana” de Manuel Castells e “Sustentabilidade” de Juarez Freitas, realizam-se reflexões sobre possíveis mudanças da estrutura urbanística da cidade e da região caso seja instalado um porto no Litoral Norte do Rio Grande do Sul. Observa-se de forma especial, todas as vezes que houveram intenções de realizar atividades portuárias na cidade, e com o intuito de contextualizar a forma organizacional urbana, traz-se aspectos atuais da cidade de acordo com dados levantados pelos institutos especializados. O método de trabalho é o hipotético dedutivo, com análise da doutrina aplicada à realidade fática do meio urbano.

Palavras-chave: Atividade Portuária. Porto. Torres. Urbanismo.

Abstract

The article brings the history of the urban environment in the city of Torres, its characteristics and specificities, and based on the approach of the books “The Urban Question” by Manuel Castells and “Sustainability” by Juarez Freitas, reflections are carried out on possible changes of the urban structure of the city and the region if a port is installed on the North Coast of Rio Grande do Sul. urban organizational, it

¹ Doutoranda e Mestre em Direito Ambiental pela Universidade de Caxias do Sul, bolsista na modalidade taxa pela CAPES. Especialista em Direito Público pela Escola Superior da Magistratura Federal (ESMAFERS) e Universidade de Caxias do Sul (UCS). Especialista em Direito Civil e Direito Processual Civil pelo Instituto Meridional (IMED). Graduada em Direito pela Fundação Escola Superior do Ministério Público (FMPRS), com mobilidade acadêmica na Università degli Studi Roma Tre. Advogada no escritório Cainelli de Almeida Advogados, com experiência na área de Direito Civil, Processual Civil, Empresarial, Ambiental e Urbanístico. Integrante do grupo de pesquisa: Interdisciplinaridade, cidades e desenvolvimento: planejamento sustentável do meio ambiente; vinculado ao PPG-Dir UCS. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8269712370797929>. E-mail: juliana@calmeida.adv.br



brings up current aspects of the city according to data collected by specialized institutes. The working method is the deductive hypothetical, with an analysis of the doctrine applied to the factual reality of the urban environment.

Keywords: Port. Port Activity. Torres. Urbanism.

1 INTRODUÇÃO

O artigo traz a história do meio ambiente urbano da cidade de Torres, suas características e especificidades, sendo que a partir da abordagem dos livros “A questão Urbana” de Manuel Castells e “Sustentabilidade” de Juarez Freitas, realizam-se reflexões sobre possíveis mudanças da estrutura urbanística da cidade e da região caso seja instalado um porto no Litoral Norte do Rio Grande do Sul. Importante referir que após o levantamento hidrográfico e batimetrias realizadas, o possível local de instalação é Arroio do Sal, cidade limdeira ao município de Torres.

Sendo assim, na primeira seção a história da cidade de Torres é contada desde sua formação até a urbanização. Como característica principal, é necessário descrever que Torres é uma cidade litorânea no extremo norte do estado do Rio Grande do Sul, região privilegiada pela proximidade com serra e mar, cercada por diversas lagoas e rios, possuindo inúmeras belezas naturais e grande potencial turístico.

A cidade foi colonizada principalmente por portugueses, tornou-se parte da rota de tropeiros e despertou o interesse por suas características peculiares. Durante a história da cidade, ao menos três vezes tentou-se construir um porto, todas as tentativas foram frustradas fazendo com que jamais houvesse atividades portuárias na região. Atualmente, a cidade conta com uma especulação e valorização imobiliária muito grande, seja por suas características naturais que ainda permanecem, seja pela qualidade de vida que proporciona aos moradores.

A história da cidade fez com que o desenho urbano fosse de acordo com o potencial turístico, sendo este o modelo cultural que determinou as formas espaciais e características da sociedade. Segundo a definição de urbanismo de Castells,



Torres é o caso de uma cidade que foi organizada pela difusão de um sistema de valores, atitudes e comportamentos que definiram a cultura urbana.

Recentemente, surgiu novamente a intenção de construir um porto no Litoral Norte do Rio Grande do Sul, e neste sentido a segunda seção trata sobre reflexões sobre a reação e transformação do meio urbano em decorrência desta provável mudança de estrutura não somente da cidade, mas da região. Fato é que as cidades portuárias são reflexos de um sistema industrial, onde tudo se desenvolve de acordo com a atividade. Existe, portanto, além da incerteza da viabilidade da construção, receio da chamada desordem urbana que pode ser causada pela preponderância de atividades ligadas diretas e indiretamente à portuária, sem que haja o devido planejamento urbano. Conseqüentemente, a perda da essência e das características que deram início ao desenho do local.

O resultado deste artigo deriva do estudo de doutrina utilizada no direito ambiental e direito urbanístico. O método usado é o hipotético dedutivo, através de estudos documentais, bibliográficos e estudo de caso da cidade de Torres.

2 TORRES: DA FORMAÇÃO A URBANIZAÇÃO

Torres é uma cidade localizada no extremo Litoral Norte do estado do Rio Grande do Sul, fazendo divisa com Santa Catarina por um rio que tem suas margens ocupadas por inúmeros restaurantes, marinas e casas. Possui belezas naturais de todos os tipos, sendo este o maior atrativo para os turistas durante o verão. Não menos importante, os baixos índices de violência e a qualidade de vida têm sido os motivos do crescimento da cidade de forma acelerada nos últimos anos. Desde a entrada da cidade, percorrendo o caminho até a beira mar, existem incontáveis edificações de prédios por todos os lados, conseqüentemente um movimento imobiliário de vultoso valor.

O local foi descoberto em 1514 e nomeado de Ilha de Baya pelo português João de Lisboa. Em meados de 1600 com a chegada dos padres Jesuítas se iniciou o trabalho missionário através da colonização portuguesa, que foi desenvolvido de



modo intencional para que a cultura fosse inserida. Como decorrência na colonização, estima-se que no ano de 1700, todos os nativos da região já desapareçam, não resistindo a nova forma de vida imposta pelos chamados descobridores. (RUSCHEL, 2003)

A descoberta despertou o interesse pelo local desde os primórdios da colonização devido ao potencial marítimo e lacustre regional que era possível ser visto por todas as partes. O local, realmente, é cercado pela serra e pelo mar, com inúmeras lagoas com características específicas que valorizam todo seu entorno. Pela facilidade de alimentação e fixação de acampamentos, muitos tropeiros intensificaram suas idas e vindas, aumentando de forma considerável o tráfego humano no corredor litorâneo torrense. (RUSCHEL, 2003)

O núcleo urbano nasceu através da construção de uma capela, uma pequena igreja que deu origem a uma comunidade, chamada Capela de São Domingos. A capela é construída com fundos para o mar, uma vez que nesta época não se tinham intenções de atividades portuárias.

Entre 1855 e 1861 chegaram ao local engenheiros e suas equipes com o intuito de realizar obras para um grande projeto de canalização que pretendia unir, por via hídrica, Porto Alegre a Laguna. Deste modo, ao unir as muitas lagoas da região, haveria facilitação de transportes por meio hídrico através do rio Mampituba, porém, planos estes que restaram inexitosos. Juntamente com o plano citado anteriormente, ainda durante a Monarquia, surgiu a planejamento de um porto marítimo de grandes proporções, contudo, segundo os historiadores por razões políticas e não meramente técnicas, todos os planos foram abandonados. (RUSCHEL, 2003)

A ideia portuária foi retomada pela segunda vez em 1890, chegando a ter início das obras do Porto de Torres, mesmo que cessando meses após, sendo que na praia da Guarita foram estendidos trilhos e feitas explosões de dinamite dentro das rochas. Hoje, ainda é possível identificar o local onde ocorreram as explosões na extremidade da Torre das Furnas e o molhe rochoso lançado mar adentro.



Em 1929, pela terceira vez, a menção ao projeto de porto retornou através de pesquisas topográficas e hidrográficas que mediram desde o rio Mampituba até a praia da Itapeva, sondando até a Ilha dos Lobos e suas correntezas. Desta vez, a intenção era a construção de dois portos, um externo e outro interno. O externo previa dois molhes mar-adentro até a ilha, que seria a entrada dos navios, já o interno ligaria a Lagoa do Violão ao mar, fazendo um grande canal até a Praia Grande. A então esquecida cidade voltou a ter importância no contexto regional em meados de 1930, quando por sua posição estratégica, em termos geográficos, assumiu papel relevante. Ocorreu que, neste período, a construção do Porto na cidade de Rio Grande foi terminada, e a ideia do Porto de Torres caiu no esquecimento.

Devido aos inúmeros insucessos de atividade portuária, desde então, Torres passou a ter suas atividades voltadas para o turismo, sendo sua malha urbana preparada para o público visitante e morador sazonal. A partir deste período, inúmeras decisões e obras importantes foram tomadas, essas que perduram e marcam a cidade até hoje, são elas: a fundação da Sociedade dos Amigos da Praia de Torres (SAPT), que foi a primeira grande edificação a beira mar e beira rio de grande porte; o início das desapropriações de terras que deram origem ao Parque Estadual da Guarita, espaço extremamente preservado; construção da barra do Rio Mampituba; criação Reserva Ecológica Federal da Ilha dos Lobos e do Parque Estadual da Itapeva que perdura quase que intocado pelo homem; e por fim, a ponte que faz a ligação entre os estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Atualmente, o município conta com aproximadamente 40 mil habitantes, sendo que no período de veraneio o número pode chegar a 300 mil pessoas. Segundo dados do IBGE, a média da remuneração é de 2,2 salários mínimos mensais, dados que também são alterados de acordo com a sazonalidade. Ademais, tem 98,4% de taxa de escolarização para crianças e adolescentes entre 6 a 14 anos. Ainda, apresenta 62.5% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, sendo que há capacidade para tratamento total de efluentes devido à estação construída, o que infelizmente não ocorre devido à falta de canalização e aceleração do



crescimento nos últimos anos. Por fim, a porcentagem ótima de 82.2% dos domicílios urbanos em vias públicas com arborização, o que caracteriza uma cidade que tem visado a preservação da natureza. (IBGE, 2015)

Neste sentido, é importante salientar que durante todo o processo histórico, Torres foi moldada de acordo com as forças políticas presentes a cada época. Deste modo, está de acordo com o que relata Castells sobre a formação das cidades, conforme o trecho abaixo:

Dito isto, se está claro que o processo de formação das cidades está na base das redes urbanas e condiciona a organização social do espaço, frequentemente nos deparamos com uma apresentação global e sem especificação de uma taxa de crescimento demográfico, ligando num mesmo discurso ideológico a evolução das formas espaciais de uma sociedade e a difusão de um modelo cultural à base de um domínio político. (CASTELLS, 1983, p. 35-36)

O processo social forma a base de organização do espaço, desenvolvendo uma problemática sociológica da urbanização que reflete, por conseguinte, a partir da relação entre forças produtivas, classes sociais e formas culturais. A palavra urbanização pode ter dois sentidos: “concentração espacial de uma população, a partir de certos limites de dimensão e de densidade” ou então “difusão do sistema de valores, atitudes e comportamento denominado cultura urbana”. (CASTELLS, p. 39)

Sobre o termo “cultura urbana” trazido por Castells, trata-se de fato, do sistema cultural característico da sociedade industrial, o que reflete de forma indireta na cidade de Torres e não pode ser desconsiderado, uma vez que, faz parte de um sistema regional. Até hoje, o espaço territorial foi desenhado como cidade de apoio para pólos industriais como Caxias do Sul e Porto Alegre, sendo escolhida para local de descanso e férias, ou seja, o local da segunda residência. Portanto, a urbanização se entendida conforme o primeiro conceito, passa a ser “a urbanização como um processo de concentração da população em dois níveis: 1. a proliferação de pontos de concentração; 2. o aumento do tamanho de cada um destes pontos”. (CASTELLS, p. 40)

Que Torres é uma cidade urbanizada, não há discussão, a questão a ser tratada é que, até hoje, a urbanização pretendida foi pautada em características de



uma cidade turística que vive e se desenvolve de acordo com uma sazonalidade. Existem, então, picos de giro de valores, que se concentram no período de veraneio, haja vista a diferença populacional durante os períodos do ano.

Pode-se dizer, portanto, que o desenho urbano da cidade designa “uma forma especial de ocupação do espaço por uma população, a saber, o aglomerado resultante de uma forte concentração e de uma densidade relativamente alta, tendo como correlato previsível uma diferenciação funcional e social maior”. (CASTELLS, p. 40) Ou seja, a cidade está inserida num todo maior que decorre de uma organização que é considerada uma urbanização dependente. Ou seja, Torres foi dependente de outras cidades para que pudesse existir, conhecida por ser parte do poderio econômico de polos industriais como Caxias do Sul e Porto Alegre.

Deste modo, nota-se uma relação decorrente do processo de urbanização e industrialização de cidades maiores, não é relação tecnológica suscitada pelas implantações de indústrias, mas sim efeito da necessidade de cumprir uma função econômica no conjunto de um sistema maior. A crítica surge quando vislumbra-se mudanças bruscas das características urbanas, sem qualquer planejamento.

3 REFLEXÕES SOBRE A REAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DO MEIO URBANO EM RAZÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Na seção anterior é possível destacar na histórica da cidade ao menos três tentativas da construção de um porto em Torres, todas elas frustradas por fatores aleatórios. Em 2019, discutiu-se novamente a possibilidade da construção de um porto na cidade, inclusive com a realização de uma audiência pública em meados de maio, marcada por manifestações favoráveis e contra a instalação da atividade.

O encontro realizado no auditório de uma universidade local foi noticiado pela confusão criada tanto internamente, durante as falas, quanto do lado externo, onde uma multidão não pôde entrar, devido a falta de lugares. Durante a audiência pública houve explicações e questionamentos, dentre os quais se ressalta o parecer de engenheiros, de políticos, e de gestores de portos já consolidados no estado do Rio



Grande do Sul. Notou-se também a quantidade de empresários de diversos setores vindos de Caxias do Sul, que obviamente têm interesse na atividade.

Porém o relato era de completa falta de estudos de impacto ambientais e sociais, por ambos os lados, ou seja, novamente a ideia foi trazida sem a apresentação de qualquer estudo de viabilidade.

Mais recentemente, em abril de 2019, a Marinha do Brasil a bordo do Navio Oceanográfico Antares, realizou levantamento hidrográfico com relatório de batimetria em grande parte do Litoral Norte do Rio Grande do Sul, concluindo-se que o local adequado, a priori, é a cidade vizinha, Arroio do Sal. (MARINHA DO BRASIL, 2019) Obviamente, a diferença de poucos quilômetros, não altera as evidentes mudanças que ocorrerão no contexto regional.

Importante salientar, que além da construção do porto em si, seria necessário a modificação de toda região, com a duplicação de diversas estradas, um enorme porto seco para que fosse possível, ou seja, uma nova estrutura não só urbana, mas interurbana. Com a incerteza da viabilidade da construção, o que paira sobre todos os cidadãos é a incerteza da segurança jurídica, estrutural e ambiental que deve ser dada uma vez que há crise de confiança nos gestores públicos, investidores privados e suas intenções.

Há uma crise global de insegurança também na posse de espaços territoriais, marcando a vida de pessoas seja em função de grandes projetos de infraestrutura, seja de renovação urbana ou por desastres naturais. Tem-se uma crise de insegurança da posse manifestada por diversas formas e em muitos contextos. (ROLNIK, 2019)

O medo previsível que assombra grande parte da população é que aconteça a chamada desordem urbana relatada por Castells em sua obra “A questão urbana”. O autor afirma que “o desenvolvimento do capitalismo industrial não provocou o reforço da cidade e sim o seu quase desaparecimento enquanto sistema institucional e social relativamente autônomo, organizado em torno de objetivos específicos”. (CASTELLS, p. 45) Com a difusão urbana ocorre, conseqüentemente, a perda do particularismo ecológico e cultural de cada cidade. Passa-se a reproduzir um modelo



desenhado pelo capitalismo desenfreado, perdendo a essência e as características que, de início, desenharam o local. Castells traz características da urbanização latino-americana como um sistema macro, que pode ser trazido como paralelo para reflexão neste sistema menor, portanto tem-se que a:

população urbana sem medida comum com nível produtivo de sistema; ausência de relação direta entre emprego industrial e crescimento urbano; grande desequilíbrio na rede urbana em benefício de um aglomerado preponderante; aceleração crescente do processo de urbanização; falta de empregos e de serviços para as novas massas urbanas e, conseqüentemente, reforço da segregação ecológica das classes sociais e polarização do sistema de estratificação no que diz respeito ao consumo. (CASTELSS, p. 45)

É fato notório que com o desenvolvimento de uma atividade portuária, a cidade irá atrair um desenvolvimento diferente do que até aqui pretendido. Uma vez que as cidades atraem a indústria devido a estes dois fatores essenciais (mão-de-obra e mercado) e, por sua vez, a indústria desenvolve novas possibilidades se empregos e suscita serviços. O processo inverso também é relevante, pois onde há elementos funcionais, em particular matérias-primas e meios de transporte, a indústria coloniza e provoca urbanização.

Então, a cidade que até agora era em sua maioria desenha pelas linhas do poder turístico e das belezas naturais passará a ter como elemento dominante a atividade portuária, que organiza de forma diversa inteiramente a paisagem urbana.

A “desordem urbana” não existe de fato, segundo Castells, mas ela representa a organização espacial proveniente do mercado, e que decorre da ausência de controle social da atividade industrial, e é isto que não se deseja. A decorrência de uma cidade moldada pela atividade industrial sem planejamento é a prevalência do racionalismo técnico e a primazia do lucro, resultando na anulação de toda diferença essencial entre as cidades, na fusão dos tipos culturais e das características globais. Por conseguinte, “no desenvolvimento da especialização funcional e na divisão social do trabalho no espaço, com uma hierarquia entre os diferentes aglomerados e um processo de crescimento cumulativo, derivado do jogo das economias externas”. (CASTELLS, p. 45-46)



A problemática atual da urbanização gira em torno do acelerado ritmo da urbanização no contexto mundial; da concentração do crescimento urbano nas regiões chamadas de subdesenvolvidas, que não fazem correspondência com o crescimento econômico que acompanhou a primeira urbanização nos países industrializados; e por fim, o aparecimento de novas formas urbanas, e em particular, de grandes metrópoles. Diante disto, nota-se a total relação dos fenômenos urbanos com as novas formas de articulação social provenientes do modo de produção que visa tão somente o lucro rápido, sem oferecer compensações pelos impactos negativos trazidos. Nas palavras de Castells:

O problema evocado pela noção de desenvolvimento é o da transformação da estrutura social na base de uma sociedade, de maneira a liberar uma capacidade de acumulação progressiva (relação investimento/consumo). (CASTELLS, p. 49)

Dentre os questionamentos que se fazem sobre as possíveis consequências da construção de um porto estão: a população tem noção das mudanças bruscas que irão ocorrer no modo de vida caso o seja construído? As cidades estão preparadas para absorver tamanha diferença cultural tanto do modo de produção, quanto das pessoas que irão chegar em decorrência dos novos empregos? Existe capacidade estrutural pública para receber todas estas pessoas? Existe capacidade urbana, viária, hospitalar, educacional, espaços para moradia?

Desde já, ressalta-se que não há posição definida quanto à construção do porto, uma vez que se faz necessário analisar primeiramente a viabilidade. Porém, parece indispensável pensar nas consequências trazidas por tamanho investimento. Caso realmente haja a construção uma região inteira irá ser transformada nas suas características mais essenciais.

O futuro de uma cidade não pode ser definido apenas em uma ou duas audiências públicas minadas por discussões rasas. É necessário que sejam feitos estudos científicos e tecnológicos, análises reais e projeções do que pode acontecer. Sejam estatísticas boas por um lado, e ruim por outro, mas devem ser feitas e apresentadas à população para que somente assim, se possa apropriar do caso, e tomar partido para decisão.



Quando se fala em tantas mudanças, reforça-se a ideia de sociedade urbana totalmente diferente, não se tratando a simples constatação de uma forma espacial. No sentido antropológico do termo, a sociedade urbana é pautada por um sistema de valores, normas e relações sociais com especificidade histórica e uma lógica própria de organização e de transformação.

A sociedade urbana de cada espaço acaba sendo propositalmente definida pela forma cultural. Segundo Castells, trata-se “de conotar a hipótese da produção da cultura pela natureza ou, se preferirmos, de um sistema específico de relações sociais (a cultura urbana) por um determinado quadro ecológico (a cidade)”. (CASTELLS, p. 127)

Até agora não se atentou cientificamente das consequências ecológicas, puramente ambientais, mas é fato que qualquer utilização de recursos naturais causará alguma degradação. Entretanto, a degradação deve ser mínima possível, dentro do necessário para que a atividade se desenvolva, caso venha a ser viável.

As mudanças, sejam no meio ambiente natural ou no meio ambiente criado, qual seja, o meio urbano, deverá ser pautada pela sustentabilidade. A sustentabilidade que se defende é aquela com uma diretriz vinculante, que reforma estruturalmente o jeito de compreender e aplicar o sistema normativo, assegurando as condições propícias ao bem-estar físico e psíquico no presente, sem empobrecer e inviabilizar o bem-estar amanhã. Busca-se resgatar, portanto, o equilíbrio ecológico dinâmico, com alocação inteligente dos recursos naturais.

A sustentabilidade merece acolhida, antes de mais, como princípio constitucional que determina promover, em longo prazo o bem estar, o desenvolvimento propício ao bem-estar pluridimensional (social econômico, ético, ambiental e jurídico-político), com reconhecimento da titularidade de direitos fundamentais das gerações presentes e futuras. (FREITAS, 2016, p. 16)

Assume, nesse prisma, compromisso intergeracional com a equidade, com a precificação da inoperância, que tem permitido a externalização indébita dos custos ambientais, com a modernização ambiental e adoção de indicadores habilitados a aferir a qualidade das políticas públicas e privadas. Ademais, insere o pensamento



prospectivo de prevenção e precaução com a lógica sistemática retemperada, que não contempla, em separado ou de modo fragmentário, o ambiental, o econômico, o ético, o jurídico-político e o social. (FREITAS, p. 17)

A sustentabilidade deve ser compreendida por um processo que integra diversas dimensões, dentre elas uma dimensão social, onde haja equidade intra e intergeracional, com gestão de processos que assegurem condições favoráveis ao florescimento das potencialidades humanas, e não menos importante, permita o desenvolvimento que perdura e faz a sociedade ser apta a sobreviver com qualidade e respeito aos demais seres vivos. A dimensão ambiental, reconhecendo que não há qualidade de vida e longevidade digna em ambiente degradado. E, por fim, a dimensão economia, que ressalta que é indispensável lidar de forma adequada com os custos e benefícios, diretos e indiretos e isto implica inarredavelmente no limite regulatório do poder público ou privado sobre toda e qualquer propriedade, que deve cumprir função social, econômica e de equilíbrio ecológico. Portanto, a sustentabilidade reclama de forma integral e integrada a aceção do desenvolvimento em face de questões ambientais. (FREITAS, p. 17-23)

Para uma agenda ou estruturação primando a sustentabilidade é indispensável um novo urbanismo, o das cidades saudáveis que cumpram totalmente o Estatuto da Cidade e a Lei de Mobilidade Urbana, que revelam o que seria o ideal a luz da sustentabilidade, seja pela arquitetura e construções verdes, incentivo ao transporte público, ou remoção das pessoas de área de risco, devidamente mapeadas. E assim, “cumpre introjetar e fazer respeitar, sem procrastinação, o direito fundamental (tutelável judicialmente) a cidades integradas, amistosas, seguras e fluentes”. (FREITAS, p. 40)

Há incerteza do futuro da cidade de Torres não pode fazer com que já tenha uma desordem urbana prevista, mas independente da instalação da atividade portuária, deve-se primar pela sustentabilidade do meio urbano através do planejamento inteligente e transparente. Seja como cidade turística ou como cidade portuária, tem que ter seu desenvolvimento guiado e pautado pela sustentabilidade.



4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Inicia-se afirmando que o processo de formação das cidades está na base das redes urbanas, condicionando a organização social do espaço. A cidade é resultado de um processo ideológico aplicado à sociedade, refletindo na evolução das formas espaciais e na solidificação de um modelo cultural à base de um domínio político.

A maioria do mundo vive de acordo com o modelo industrial, sendo que a cidade de Torres foi construída também através deste molde, servindo como cidade de apoio e destino de lazer para grandes centros urbanos. Porém, por ser local privilegiado pelos recursos naturais, acabou por ter seu desenvolvimento pautado pelo potencial turístico, sazonal e dependente economicamente de Caxias do Sul e Porto Alegre.

Hoje, a discussão sobre a viabilidade da construção de um porto no Litoral Norte Gaúcho, tem sido pauta diária de conversas científicas e leigas pela população. Ocorre que apesar da incerteza sobre a concretização da ideia, é preciso fazer análises sobre as consequências caso a atividade portuária seja instalada.

O presente artigo destaca, portanto, que a atividade portuária é característica de uma sociedade industrial que visa mercado interno e externo altamente lucrativo. O aspecto abordado diz respeito à questão urbanística da cidade que mudará de forma drástica a essência de sua criação, que é voltada ao turismo, e se instalada a atividade portuária, será totalmente modificada em razão de atividades direta ou indiretamente relacionadas ao porto.

Reitera-se que esta informação é resultante de uma análise que mede uma ação e sua reação de acordo com estudos feitos por um autor de Sociologia e Planejamento Regional, chamado Manuel Castells. O artigo preocupa-se com o conceito de espaço e o debate ideológico produzido pela classe dominante que influencia diretamente no desenvolvimento da cidade. É um trabalho teórico, histórico e exploratório, envolvendo o urbano como forma de ocupação do espaço



por uma população, e como objeto ideológico, que exprime uma teoria da mudança social.

O processo de urbanização que impactou na problemática urbana atual é influenciado pelo modo de produção em que a classe social dominante, interessada na construção, é assegurada pelo aparelho político-jurídico puramente desenvolvimentista. Por outro lado, a sociedade urbana que é dotada de valores, heterogeneidade e relações sociais, acaba por ser envolvida totalmente sem ter noção das reais consequências da brusca modificação de seu meio ambiente urbano.

Não menos importante, a base de entendimento e orientação correta para o planejamento, é o livro Sustentabilidade. Em verdade, Juarez de Freitas de forma clara e profunda enumera características de aplicação deste conceito que traz a perfeita forma de conciliar o desenvolvimento econômico com a preservação do meio ambiente natural e urbano.

Ao final, contudo, não opina-se sobre a questão de ser a favor ou contra a construção de um porto que causaria tamanha modificação, mas faz-se uma reflexão sobre as consequências, para que caso seja viável, possa-se questionar e pautar discussões que levem à uma mudança conduzida, primeiramente, pela sustentabilidade intergeracional e intrageracional que uma cidade com planejamento, como Torres e região merecem.

REFERÊNCIAS

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Trad. Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.
<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/torres/panorama>.

FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade: direito ao futuro**. 3. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2016.

MARINHA DO BRASIL. **Navio Oceanográfico “Antares” visita o porto de Rio Grande-RS**. In: <https://www.marinha.mil.br/noticias>. 2019.



ROLNIK, Raquel. **Guerra do Lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. 2. Ed. São Paulo: Boitempo, 2019.

RUSCHEL, Ruy Ruben. **Torres Origens**: personagens da História de Torres. vol. II. 3. ed. 2003.