

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL - UFRGS  
FACULDADE DE ARQUITETURA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL -  
PROPUR  
MESTRADO

FABIANA KRUSE

**INTERVENÇÕES EM CENTROS URBANOS:  
O CASO DA ANTIGA ÁREA PORTUÁRIA DE PORTO ALEGRE**

Porto Alegre  
2011



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL - UFRGS  
FACULDADE DE ARQUITETURA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL  
- PROPUR  
MESTRADO

FABIANA KRUSE

**INTERVENÇÕES EM CENTROS URBANOS:  
O CASO DA ANTIGA ÁREA PORTUÁRIA DE PORTO ALEGRE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Célia Ferraz de Souza.

Porto Alegre  
2011

## CIP - Catalogação na Publicação

Kruse, Fabiana

Intervenções em Centros Urbanos: o caso da antiga área portuária de Porto Alegre. / Fabiana Kruse. -- 2011.

168 f.

Orientadora: Célia Ferraz de Souza.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, BR-RS, 2011.

1. Planejamento Urbano. 2. Intervenções Urbanas. 3. Áreas centrais. 4. Reabilitação Urbana. 5. Antigas áreas portuárias. I. Ferraz de Souza, Célia, orient. II. Título.

FABIANA KRUSE

**INTERVENÇÕES EM CENTROS URBANOS:  
O CASO DA ANTIGA ÁREA PORTUÁRIA DE PORTO ALEGRE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre.

Aprovada em 23 de agosto de 2011.

---

Dr<sup>a</sup>. Ana Lucia G. Meira – examinador externo - IPHAN

---

Prof. Dr. João Farias Rovati – examinador interno – PROPUR/UFRGS

---

Prof. Dr. Paulo Reyes – examinador externo - UNISINOS

---

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Célia Ferraz de Souza.

Ao meu filho **Felipe**, que dividiu seus primeiros momentos neste mundo com esta dissertação.

Ao meu marido **Mauro**, pelas horas ao meu lado, pelo companheirismo e fé na minha capacidade.

À minha mãe, **Dirce**, e às minhas irmãs, **Luciana e Mariana**, pela força e amor incondicionais.

Ao **Gigante**, pela alegria canina inabalável.

## AGRADECIMENTOS

Sinto que, ao final dessa jornada, ainda há muito a ser feito. Muito a ser feito nesta pesquisa, pois realmente não há um fim absoluto para um processo em constante mutação como é o planejamento urbano. Muito a ser feito no desenvolvimento de nossas habilidades enquanto pesquisadores e profissionais do urbano porque, quanto mais descobrimos, mais instigados somos a buscar novos conhecimentos. Muito a ser feito, mas muito realizado. E essa realização só foi possível com a ajuda de alguns que agora agradeço.

Agradeço à professora **Célia Ferraz de Souza** pelo conhecimento compartilhado, pela paciência em tentar mostrar o melhor caminho, pelo interesse em fazer não só da minha, mas de todas as dissertações e teses de seus orientandos, as melhores possíveis.

Agradeço aos colegas de PROPUR, em especial os arquitetos e urbanistas **André Huyer** e **Bruno César Euphrasio de Mello**, por compartilharem comigo os ensinamentos, as dúvidas, as alegrias e as frustrações que essa jornada nos trouxe e que, ao final, nos deixou um pouco mais conscientes de nossas capacidades e potenciais.

Agradeço ao **PROPUR** (corpos docente, discente e secretaria), na figura do professor **João Rovati**, por acreditar no meu trabalho e me conceder a oportunidade de estar entre excelentes professores e colegas.

Agradeço à banca de qualificação, arquiteta **Briane Bicca** e professora **Maria Almeida**, pela generosa contribuição ao conhecimento e ao meu trabalho.

Agradeço aos colegas da **Secretaria de Planejamento Municipal** de Porto Alegre por entenderem as dificuldades da dupla jornada; peço desculpas pelas minhas falhas ao longo desse período.

Agradeço a minha tia **Alíria** e ao meu primo **Bruno** pela força e por suas orações.

Agradeço a todas as pessoas que, de alguma forma, contribuíram para que esta intenção se concretizasse. Muito obrigada.

*“Nas pegadas das minhas botas trago as ruas de Porto Alegre...”*

Pegadas, Bebeto Alves

## RESUMO

As áreas centrais, de importância histórica para as cidades, foram, por diversas razões, perdendo valor econômico e social e, durante certo tempo, ficaram esquecidas por planejadores e gestores. No entanto, nas últimas décadas tem-se visto uma retomada do valor da área central, que nunca perdeu sua importância simbólica. A intervenção urbanística é uma das formas de se requalificar a cidade, através da recuperação de edifícios e espaços públicos, fazendo com que a população volte a se apropriar dessas áreas. Mas como se dá a requalificação espacial? Pode-se dizer que, na história do urbanismo moderno, sempre houve intervenções em áreas da cidade que visavam modificar a situação em que estes espaços se encontravam, buscando qualificá-los através da aplicação de paradigmas de intervenção, cujos primeiros exemplares determinaram características que deveriam ser buscadas pelos que se seguiram. A presente dissertação buscou comprovar esta afirmação, procurando entender o processo de transformação – da degradação à retomada de valor – através da análise, em um primeiro momento, dos paradigmas de intervenções urbanísticas, aqui separados por períodos, e, em um segundo momento, através da análise de duas intervenções em antigas áreas portuárias ligadas a centros urbanos: o Puerto Madero, em Buenos Aires, capital da Argentina e o complexo “Estação das Docas” na cidade de Belém, estado do Pará, no Brasil. Tais intervenções, da década de 1990, são fruto da reabilitação urbana e estão em *waterfronts* fluviais. Para tanto também foi necessário entender os conceitos que envolvem o tema: espaço público, reabilitação, lugar etc., e somá-los aos casos analisados para, enfim, aplicar tal pesquisa no objeto aqui estudado, a área central de Porto Alegre, mais especificamente sua antiga área portuária, o Cais Mauá. Ao final do estudo, pode-se dizer que o paradigma de reabilitação urbana é apropriado por várias cidades nas suas intervenções espaciais, e as características dos primeiros exemplares deste tipo de intervenção são reproduzidos por outros projetos, sofrendo pequenas adaptações.

**Palavras-chave:** Áreas centrais. Antigas áreas portuárias. Intervenção urbana. Reabilitação urbana.



## ABSTRACT

With historical importance for cities, for many reasons, city centers lost part of their economical and social value, and, for a period of time, they were forgotten by city planners and managers. However, though never losing its symbolical significance, in the last decades it's being seen the resumption of the city center. The urban intervention is one of the ways to requalify the city, through the recovery of buildings and public spaces, making the population to assume these areas. But how does the spatial requalification happen? In the history of modern urbanism, there have always been interventions in areas of the city that aimed at changing their situation, seeking to qualify them through the application of paradigms of intervention, which the first examples determined characteristics that should be sought by other projects who followed them. This dissertation seeked to investigate this statement, trying to understand the process of transformation - from degradation to the recovery of the value. The investigation is developed firstly through analysis, at first, of the paradigms of urban interventions, here divided into periods. And in a second moment through the analysis of two interventions in old port areas linked to urban centers: the Puerto Madero, in Buenos Aires, Argentina and complex "Estação das Docas" in the city of Belém, state of Pará, Brazil. Such interventions, during the 1990s, are the result of the paradigm of urban rehabilitation, and are situated in river waterfronts. For so, it was also necessary to understand the concepts surrounding the issue: public space, rehabilitation, place, etc., and inserting them to the cases examined to finally apply those researches in the subject studied here - the central area of Porto Alegre, more specifically its old harbor area, the Pier Maua (Cais Mauá). At the end of this study can be verified that the "model" of urban rehabilitation is adopted by several cities in their spatial interventions, and the characteristics of the first examples of this process are replicated by other projects, suffering minor adaptations.

**Keywords:** Central areas. Old port areas. Urban intervention. Urban rehabilitation.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Abertura de vias em Paris (Boulevard Henri IV). Fotos da exposição <i>Paris photographié au temps d’Haussmann</i> (Charles Marville).....	20
Figura 2: Praça da Alfândega com Avenida Sepúlveda, década de 1930.....	20
Figura 3: Plan Voisin para Paris, de Le Corbusier.....	21
Figura 4: Stuyvesant Town, NY, EUA .....	21
Figura 5: Bolonha, Itália. ....	25
Figura 6: South Street Seaport, NY, EUA .....	25
Figura 7: Praça central de Varsóvia, Polônia. ....	26
Figura 8: Port Vell, Barcelona, Espanha. ....	30
Figura 9: Barceloneta, Ciutat Vella, Barcelona, 1915.....	31
Figura 10: Barceloneta nos dias atuais. ....	31
Figura 11: Cais Mauá (vista parcial), Centro Histórico, Porto Alegre. ....	34
Figura 12: Ágora grega. ....	48
Figura 13: Fórum romano.....	48
Figura 14: Praça medieval.....	49
Figura 15: Place Royale. ....	49
Figura 16: Boulevard em Paris, 1898. ....	50
Figura 17: Praça dos Três Poderes, Brasília, DF, Brasil. ....	52
Figura 18: Brique da Redenção, Porto Alegre, aos domingos.....	57
Figura 19: Projeto de Eduardo Madero para a área portuária.....	71
Figura 20: Puerto Madero por volta de 1900.....	72
Figura 21: Proposta para a área do Puerto Madero. ....	75
Figura 22: Master Plan do Puerto Madero. ....	76
Figura 23: Área do Puerto Madero. ....	78
Figura 23A: Aproximação da área dos diques.....	79
Figura 24 e 25: Armazéns do Puerto Madero, antes e após a intervenção.....	80
Figura 26: Espaços públicos de conexão: vias, praças secas, calçadas .....	81
Figura 27: Vista aérea, atual, do Centro Histórico.....	84
Figura 28: Mercado Ver-o-Peso, início do século XX.....	85
Figura 29: Área da Estação das Docas e entorno, no Centro Histórico de Belém. ...	87

Figura 29A: Aproximação da área – Estação das Docas, Ver-o-Peso, Forte do Castelo e praças .....	87
Figura 30: Área central de Belém, com porto ao fundo, 1909 .....	88
Figura 31 e 32: Área portuária anteriormente à intervenção .....	89
Figura 33: Vista aérea, atual, da Estação das Docas.....	97
Figura 34: Área externa aos galpões e adaptação da estrutura.....	98
Figura 34: Recuperação da área externa e preservação dos equipamentos portuários .....	98
Figura 36: Utilização dos espaços públicos junto à água.....	100
Figura 37: Vista aérea do Centro Histórico de Porto Alegre.....	107
Figura 38: Trapiche e muro na Alfândega. ....	110
Figura 39: Porto Alegre, 1910. ....	111
Figura 40: Praça Parobé e Mercado Público, início do século XX. ....	111
Figura 41: Armazéns do Cais Mauá e Avenida Mauá, anteriormente à separação pelo muro de contenção de cheias.....	112
Figura 42: Guaíba com trapiches. ....	116
Figura 43: Planta do projeto de Attilio Trebi para a ligação das praças da Alfândega e da Matriz.....	118
Figura 44: Modelo espacial do Plano Geral de Melhoramentos, de 1914.....	120
Figura 45: Cais Mauá à época de sua inauguração.....	121
Figura 46: Mapa do uso e ocupação do solo. ....	123
Figura 47: Mapa dos espaços abertos. ....	124
Figura 48 e 49: Área de atuação do programa Monumenta no Centro Histórico e área da Praça da Alfândega.....	127
Figura 50: Proposta de Alberto Adomilli, de 1996. ....	135
Figura 51: Cais Mauá, proposta do “projeto Novo Guaíba”.....	135
Figura 52: Cais Mauá, proposta do “projeto Novo Guaíba”.....	136
Figura 53: Setor das docas, primeiro estudo entregue à Comissão.....	136
Figura 54: Setor dos armazéns, primeiro estudo entregue à Comissão.....	137
Figura 55: Vista geral, segunda proposta Consórcio Cais Mauá.....	140
Figura 56: Separação setorial do projeto do Cais Mauá. ....	141
Figura 57 e 58: Armazéns do Cais Mauá na atualidade e proposta do Consórcio..	141
Figura 59: Proposta do Consórcio, setor das Docas.....	142
Figura 60: Proposta do Consórcio, setor Gasômetro. ....	142

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Quadro síntese dos períodos de intervenções urbanas. ....	32
Quadro 2: Quadro síntese das intenções e realizações.....	149

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>14</b>
1.1 PERÍODOS DE INTERVENÇÃO URBANA.....	17
<b>2 ESPAÇOS PÚBLICOS E A ESCOLHA DA REABILITAÇÃO</b> .....	<b>40</b>
2.1 CARACTERIZANDO OS ESPAÇOS PÚBLICOS.....	40
2.2 O ESPAÇO PÚBLICO NA HISTÓRIA .....	45
2.3 ESPAÇOS PÚBLICOS, <i>LUGARES</i> PÚBLICOS .....	54
2.4 REABILITAR: UMA QUESTÃO DE CONCEITO .....	58
<b>3 REABILITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS: EXPERIÊNCIAS RECENTES</b> .....	<b>64</b>
3.2 BUENOS AIRES, ARGENTINA.....	68
3.2.1 Histórico da Área do Porto Madero .....	68
3.2.2 Intenções: o Centro Histórico e a área portuária.....	72
3.2.3 Realizações: a intervenção .....	77
3.3 BELÉM, PARÁ, BRASIL.....	83
3.3.1 Histórico da Área do Complexo Estação das Docas e Entorno.....	86
3.3.2 Intenções: o Centro Histórico e a Área Portuária .....	90
3.3.3 Realizações: a intervenção .....	96
3.4 CONSIDERAÇÕES DECORRENTES.....	103
<b>4 ESTUDO DE CASO: O CENTRO HISTÓRICO DE PORTO ALEGRE E O CAIS MAUÁ</b> .....	<b>106</b>
4.1 PORTO ALEGRE E O CENTRO HISTÓRICO .....	107
4.1.1 O Cais Mauá .....	115
4.2 INTENÇÕES: O CENTRO HISTÓRICO E A ÁREA PORTUÁRIA .....	121
4.3 A ÁREA PORTUÁRIA EM PROJETO .....	134
4.4 CONSIDERAÇÕES DECORRENTES.....	144
<b>5 CONCLUSÕES</b> .....	<b>147</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>155</b>
<b>ANEXO A – LEI COMPLEMENTAR Nº 638, DE 4 DE MARÇO DE 2010</b> .....	<b>164</b>

## 1 INTRODUÇÃO

*Você tem que fazer a cidade onde ela está sendo perdida.*<sup>1</sup>

As cidades estão buscando requalificar suas áreas centrais. A concentração de atividades das mais variadas, e o valor simbólico – ligado normalmente às formas arquitetônicas ou traçados urbanos associados à origem da cidade (igrejas, praças, ruas, prédios públicos etc.) - fazem do centro um local de espaços estratégicos, por funcionalidade ou referências socioculturais (TRINDADE JUNIOR e AMARAL, 2006). Tais áreas, em muitas cidades, sofreram um processo de esvaziamento de funções, de abandono de algumas de suas edificações históricas, de descaracterização de seus espaços públicos e de perda de moradores.

Passando por longos períodos sem alterações significativas na sua forma ou estrutura, essas áreas sofreram também com o descuido de sucessivas administrações, políticas públicas equivocadas, e com as mudanças de hábito da sociedade (gerados por insegurança, comodidade ou praticidade). A migração de funções para centros comerciais e empresarias, o advento do *shopping center* (impulsionado por novas formas de consumo), a criação de novas centralidades (em bairros afastados, por exemplo), as tecnologias incipientes e a transformação na maneira de “ver” o espaço público também são algumas das possíveis causas para a depreciação das áreas centrais. No entanto, elas ainda possuem importância simbólica, que gera expectativas quanto à imagem que se tem de centro de cidade e qual o papel que este deve exercer (DEL RIO, 1993).

Para qualificá-las, estudos de intervenções urbanas são realizados em partes do tecido mais degradadas, abandonadas ou subutilizadas (sejam elas de uso coletivo e público ou áreas privadas ou semipúblicas), como no caso das antigas áreas portuárias.

Ligadas aos centros urbanos (em função de atividades principais como comércio e serviços - que eram desenvolvidos diretamente no núcleo urbano original), as áreas portuárias tiveram suas funções esvaziadas a medida em que os meios de produção se modernizaram, bem como a tecnologia dos portos e a

---

<sup>1</sup> Jordi Borja In: BELTRAND, Marcello Vernet de. Experiências Contemporâneas de Renovação Urbana (palestra de Charles Duff). In: TORRES, João Carlos Brum e BELTRAND, Marcello Vernet de (orgs.). *Porto Alegre, uma visão de futuro (ciclo de eventos)*. Porto Alegre: Câmara Municipal, 2009. p. 171.

logística de transporte e armazenamento de carga (DEL RIO, 1993; VARGAS e CASTILHO, 2006). Os portos, sem espaço – de carga, descarga e armazenamento, equipamentos ou facilidade de escoamento de produção –, se viram forçados a mudar de local, e as áreas por eles anteriormente ocupadas foram, gradativamente, sucumbindo ao abandono. Neste contexto, a requalificação de áreas portuárias vem ganhando destaque internacional desde a segunda metade do século XX – Baltimore, Londres, Barcelona etc. – ganhou força com o exemplo portenho do Puerto Madero no final do mesmo século, e mais recentemente no Brasil.

Observa-se, na história da cidade moderna, intervenções urbanísticas das mais variadas, algumas se tornando paradigmas para a disciplina do planejamento urbano, uma vez que suas características principais passam a ser reproduzidas e adaptadas (mantendo sua essência) por outras cidades. Diversos autores aqui trabalhados destacam essas intervenções como modelos a serem repetidos. No entanto, uma vez que o termo gera uma ampla gama de interpretações, buscou-se empregar aqui o termo *paradigma*, porém não como algo imutável, pois, como poderá ser observado, nem todas as características de cada projeto de intervenção foram seguidas à risca. O item 1.1 desta Introdução procurará apresentar alguns paradigmas, escolhidos por sua reincidência em textos e livros sobre o tema.

A dissertação terá como tema as intervenções nos centros urbanos, mais precisamente aquelas realizadas em antigas áreas portuárias ligadas a eles. O foco cairá sobre o espaço público dentro da zona portuária e no seu entorno - muitas vezes o elemento estruturador do núcleo original, sempre presente como peça fundamental do planejamento urbano no quebra-cabeça da cidade em constante mutação.

Atualmente, diversas são as propostas de intervenção para as antigas áreas portuárias em todo o mundo. A requalificação dos espaços públicos de tais áreas – praças, largos, ruas peatonais e de veículos, estacionamentos etc. –, recria novos espaços que não existiam na configuração original da área portuária, ao contrário da parte construída que, normalmente, é reciclada e reutilizada. Buscou-se aqui estabelecer, conceitualmente e de forma sintética, o espaço público como área urbana de uso de todos. Apesar de saber-se que vários autores discorrem sobre questões políticas, sociais, econômicas que envolvem o conceito de público e do uso/apropriação do espaço (temas que, de certo modo, acabam por dominar os textos sobre o assunto), a presente dissertação limita-se a analisar as implicações

urbanísticas do espaço público. Além disso, o que se busca analisar é uma efetiva retomada da utilização do espaço (uma vez que retomar a função original – porto – sabe-se impossível), e se estes espaços requalificados também possuem espaços públicos que são, ou podem vir a ser, verdadeiramente apropriados pela população das cidades – moradores, visitantes e usuários - onde são realizadas as intervenções.

Este trabalho surgiu da inquietação em entender (i) a dinâmica das intervenções nas áreas centrais, (ii) o que as leva à descaracterização, (iii) qual o processo pelo qual tais áreas passam para atingir os objetivos buscados pelos planejadores e (iv) quais características básicas devem ser buscadas, recuperadas e/ou mantidas para que os espaços públicos nelas situados voltem a ter o valor/importância que a população lhes dava. Em suma: como ocorre a requalificação espacial?

Requalificar é voltar a atribuir qualidade a algo. Qualidade, por sua vez, é um atributo que torna algo diferenciável do resto, normalmente visto como uma indicação de excelência, dote ou virtude. Os projetos de intervenção nas cidades têm como objetivo trazer de volta tal atributo e, historicamente, buscam a requalificação física como impulsionador de outras transformações, normalmente rompendo com padrões urbanísticos existentes.

Parte-se da hipótese de que a requalificação espacial não ocorre de maneira homogênea entre cidades distintas, mas sim, observando as tendências de cada período de planejamento urbano. Os primeiros projetos de intervenção urbana se tornam referências para os projetos que se seguem. Isto é, na história da cidade moderna, de acordo com o momento em que passavam as cidades, o planejamento urbano acabou por seguir uma tendência – formas similares de se trabalhar o urbano, por também serem similares as dificuldades, as características das intervenções e as aspirações – onde se pode observar padrões. Tais similaridades fizeram com que essas características ficassem marcadas por períodos, até que uma nova forma de se olhar o planejamento urbano surgisse, alterando o período (quebrando o padrão). Dentro de cada período, foram produzidos paradigmas de intervenção – alguns o refletem como um todo, outros, partes dele –, cada qual com ressonâncias em diversas ideias em voga, uns com a aplicação quase imediata ao exemplares originais, outros em períodos posteriores.



Neste momento, considera-se necessária uma pequena pausa, para apresentar aqui tais períodos, suas características e alguns exemplos destes. Pode-se destacar quatro períodos de intervenção urbana. A terminologia adotada segue o estabelecido por DEL RIO (1990; 1993): Período de Embelezamento e Saneamento, Período Modernista e Período de Preservação Urbana, e VARGAS e CASTILHO (2006): Período de Reinvenção Urbana<sup>2</sup> e vai além, mesclando essa classificação na dissertação. Acredita-se que assim consegue-se englobar todos os principais movimentos intervencionistas na cidade moderna, destacando suas principais características e colaboradores. A duração de cada período, no entanto, não é fixa, uma vez que cada cidade aqui mencionada, dos mais diversos países, experimentou intervenções urbanísticas em diferentes épocas (décadas, em algumas delas). Haussmann já havia terminado suas reformas em Paris quando ainda não havia pretensões de se contratar Moreira Maciel para elaborar o Plano Geral de Melhoramentos para Porto Alegre, assim como Barcelona já discutia suas intervenções na área do Port Vell, na década de 1980, Buenos Aires, na área do Puerto Madero, na década seguinte e Porto Alegre somente em 2010 aprovou a reestruturação do Cais Mauá. Mesmo sabendo-se não serem estas todas as experiências no campo do urbanismo moderno, pode-se dizer que tais movimentos possuem características que os distinguem entre si e determinam paradigmas cujas ressonâncias são observadas em várias épocas e lugares.

## 1.1 PERÍODOS DE INTERVENÇÃO URBANA

O **período do Embelezamento e Saneamento** é marcado pela intervenção do barão Haussmann em Paris, na segunda metade do século XIX. A cidade, principalmente a que se encontrava dentro dos limites da antiga cidade medieval, passou por uma série de obras viárias – abertura de grandes *boulevares* arborizados, que trariam mais luz e ventilação às antigas quadras medievais –, de saneamento – construção de esgotos etc. –, e de embelezamento, que levaram a destruição/reconstrução de grandes áreas da cidade.

---

<sup>2</sup> Vicente del Rio em *Introdução ao Desenho Urbano no processo de planejamento e Revitalização de Centros Urbanos: o novo paradigma de desenvolvimento e seu modelo urbanístico* e Heliana Comin Vargas e Ana Luisa Howard de Castilho em *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*, estabelecem diferentes termos, entre si, para períodos similares na história das intervenções urbanas modernas. Ver referências.

Com a demolição de prédios (e o desalojamento de pessoas) para a abertura de vias, Haussmann cria visuais para alguns edifícios públicos históricos. Ao mesmo tempo em que se punham abaixo prédios antigos e se construía novas fachadas para o restante, o valor destes se acentuava. Uma nova população migrava para estas edificações, e aumentava a especulação imobiliária. A cidade pela primeira vez passava a ser vista como mercadoria (de maneira um pouco diversa, pode-se observar que isso se repetirá no Período da Reinvenção Urbana).

No Brasil, seguiam-se modelos como os de Paris, com Pereira Passos no Rio de Janeiro e com a Comissão de Melhoramentos em Porto Alegre, na sua área central, com o Plano Geral de Melhoramentos de 1914 (a influência é visível nos projetos da Praça da Alfândega, eixo da Avenida Sepúlveda e Cais Mauá).

Segundo Célia Ferraz de Souza (2008), em seu livro *Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*, devido às características urbanísticas do Plano de 1914, este se aproximava, em parte, “do modelo haussmanniano e das obras realizadas na reforma de Paris, que ainda se viam em execução no início do século XX” (SOUZA, 2008, p. 241). A arquiteta diz ainda que, em Paris, onde o modelo de intervenção foi estabelecido, o resultado foi a abertura de largas avenidas (*boulevares*), arborização, construções neoclássicas, uniformidade tipológica. Enfim, circulação, embelezamento e saneamento.

O **período Modernista** pode ser espacialmente dividido entre Europa e Estados Unidos, uma vez que cada lugar estabeleceu modelos de desenho urbano diferentes, em função do momento histórico que atravessavam. A rígida separação de usos – a cidade separada em quatro funções –, as grandes alturas, as quadras longas são, no entanto, características comuns a ambos neste período.

Na Europa do pós-guerra, muitos espaços, parcial ou totalmente destruídos, estavam aptos a receber uma série de projetos e planos com características modernistas, que urbanistas, como Le Corbusier, estavam ávidos a implantar.

Nos países do Primeiro Mundo, a renovação urbana foi institucionalizada como política oficial de intervenção nas áreas centrais. Inúmeras atrocidades foram cometidas em prol desse paradigma, tanto a nível social, contra comunidades locais (em sua grande maioria politicamente marginalizadas), quanto físico-arquitetônica, arrasando importantes estoques histórico-culturais (DEL RIO, 1993, p. 56).

As intervenções urbanas se voltavam para, além da reconstrução das cidades arrasadas, a resolução dos problemas de congestionamento. Os projetos de inspiração social apoiavam-se na valorização dos espaços públicos (entenda-se vias de acesso rápido e parques separados das zonas de trabalho, por exemplo, espaços públicos estes que, para os modernistas, tinham usos específicos) como o Plan Voisin de Le Corbusier que, no entanto, previa o arrasamento de grande parte da cidade de Paris, sem se importar com os espaços construídos já consolidados e com patrimônio histórico incidente, preservando somente alguns prédios.

Neste contexto, a Carta de Atenas, grande manifesto modernista do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) diz, sobre o patrimônio histórico das cidades: “Nem tudo que é passado tem, por definição, direito a perenidade”<sup>3</sup>. Para os modernistas, a substituição “pura e simples” das estruturas físicas existentes e a negação dos espaços e elementos tradicionais eram uma resposta às condições herdadas da revolução industrial – péssimas condições de vida e moradia (DEL RIO, 1993).

Nos Estados Unidos, o desenho urbano modernista se manifestava nos conjuntos habitacionais, nas vias expressas e viadutos, nos grandes *shoppings centers* periféricos e centros cívicos – espaços surgidos a partir do esvaziamento do centro da cidade em direção aos subúrbios, o que levou a degradação e a renovação dos centros urbanos. A política arrasa-quarteirão demolia grandes áreas do tecido urbano, consideradas degradadas pelos urbanistas, onde surgiam projetos inspirados nos modelos europeus – torres isoladas em um grande jardim. Havia necessidade de espaços para vias amplas e para instituições culturais e de recreação.

---

<sup>3</sup> Carta de Atenas, p. 25, versão digital do IPHAN das Cartas Patrimoniais. Disponível em: <[http://www.icomos.org.br/cartas/Carta\\_de\\_Atenas\\_1933.pdf](http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_de_Atenas_1933.pdf)>. Acesso em: 04 nov. 2010.

**Figura 1:** Abertura de vias em Paris (Boulevard Henri IV).  
Fotos da exposição *Paris photographié au temps d'Hausmann* (Charles Marville).



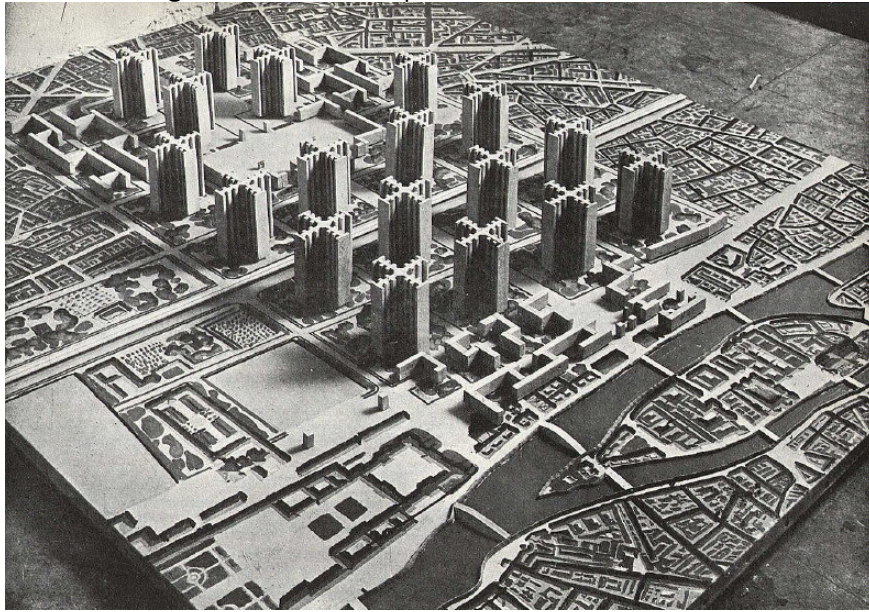
Fonte: Disponível em:  
<[http://4.bp.blogspot.com/\\_HC9uO3ap\\_R0/SqD9GBfxr5I/AAAAAAAAAC58/9S-583mCO94/s400/bastille.jpg](http://4.bp.blogspot.com/_HC9uO3ap_R0/SqD9GBfxr5I/AAAAAAAAAC58/9S-583mCO94/s400/bastille.jpg)>. Acesso em: 27 set. 2010.

**Figura 2:** Praça da Alfândega com Avenida Sepúlveda, década de 1930 (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rbs/image/7877058.jpg>>.  
Acesso em: 27 set. 2010.

**Figura 3:** Plan Voisin para Paris, de Le Corbusier.



Fonte: Disponível em: <<http://www.nyu.edu/classes/reichert/sem/city/images/207a.jpg>>. Acesso em: 27 set. 2010.

**Figura 4:** Stuyvesant Town, NY, EUA, 2006. Autor: The Associated Press.



Fonte: Disponível em: <[http://www.nj.com/business/index.ssf/2010/01/owners\\_give\\_up\\_on\\_massive\\_nyc.html](http://www.nj.com/business/index.ssf/2010/01/owners_give_up_on_massive_nyc.html)>. Acesso em: 04 nov. 2010.

As críticas de Jane Jacobs (2003)<sup>4</sup>, baseadas em sua experiência enquanto moradora da cidade moderna, aliadas a outras tantas críticas ao movimento modernista e seu modelo tabula rasa (de destruição do “velho” para impor o “novo”), intensificam-se nos anos sessenta. A opinião pública ganha uma dimensão de maior importância no cenário do planejamento urbano, ao mesmo tempo em que crescem as atividades políticas e comunitárias ligadas à cidade e ao que se entende por “cidade ideal” (DEL RIO, 1990).

Segundo Vicente Del Rio (1993), este período de intensa preocupação com a **Preservação Urbana** foi uma reação natural ao período anterior, e as legislações e normas sobre salvaguarda do patrimônio surgiam em grande quantidade – apesar de já haver preocupação com a preservação do patrimônio em intervenções anteriores, como nas reformas de Haussmann em Paris, é neste período que se observa a profusão de ideias e legislações referentes ao patrimônio. Tudo era motivo para a preservação. Exigia-se dos governos ações políticas para tombamentos, e dos empreendedores, relatórios de impacto ambiental, projetos etc. O turismo passava a ser uma indústria em ascensão, e a cultura foi vista como um nicho importante para planejadores e políticos. Então,

O modelo urbanístico assumido agora “congelava” as testemunhas históricas, via a arquitetura como monumento, os edifícios como museus e as obras de intervenção seguiam rasgos puristas e respeitosos de um passado que, às vezes, nem participava da memória coletiva dos usuários da cidade (DEL RIO, 1993, p. 58).

Essa negação do movimento modernista era também uma negação, por parte da elite dominante, da visão de igualdade socialista do modernismo e de seus seguidores (VARGAS e CASTILHO, 2006), da padronização dos edifícios e da equalização dos privilégios. Os mesmos que impulsionaram o movimento modernista para o patamar que se encontrava no período anterior – financiando suas modernas e exclusivas *villas* – agora pregavam a preservação histórica como a melhor maneira de diferenciação. Houve um fortalecimento cultural e uma busca por identidade. Nesta época, igualmente, surge a Carta de Veneza (1967) que definia os parâmetros

---

<sup>4</sup> Jane Jacobs, jornalista com uma variada gama de textos relativos ao planejamento urbano, teve em seu livro, *Morte e Vida de Grandes Cidades*, uma posição bastante crítica em relação aos preceitos do Modernismo, vigentes à época da primeira edição (1961). Com inúmeros exemplos de cidades americanas ela descreve ruas, praças, bairros e suas formas de expressarem vitalidade ou a falta dela no cotidiano dos usuários e habitantes.

de preservação histórica – defendia o direito à preservação não só da obra isolada, mas de todo o entorno histórico –, definia conservação e restauração. Pode-se destacar Bolonha como exemplo deste tipo de intervenção.

Em Bolonha, a conservação do patrimônio histórico dependia das incertezas políticas e da disponibilidade de recursos do Estado. Forte foi o investimento de recursos e de comprometimento do governo com a recuperação da área central.

Em Bolonha, as novas medidas adotadas pela administração local na década de 60, não eram somente fruto de uma atitude cultural correta, ainda que esse era também um dos objetivos explícitos da nova política, mas, sobretudo uma alternativa de melhorar as condições da vida urbana, e para tal contava com um amplo apoio popular. As principais medidas tomadas incluíam a revisão das leis de uso do solo urbano e zoneamento, criação de novos espaços públicos para desadensar o núcleo histórico e prover “corredores” para a instalação das novas redes de infra-estrutura e serviços públicos. Dois aspectos do plano mereceram destaque especial: (a) definir com clareza o espaço de uso coletivo do espaço privado, e (b) definir o controle de densidade de ocupação do solo; ambas as medidas eram voltadas para controlar a custosa expansão urbana e da especulação com os terrenos nobres localizados nas colinas que rodeiam o núcleo histórico (SHLUGER, 2007, p. 3).

A cidade italiana foi exemplo pioneiro, na década de 1960, de uma política urbana contrária ao que vinha sendo pregado no modernismo. A preocupação do governo com a reurbanização do centro histórico – a recuperação de áreas e prédios degradados e a conservação do patrimônio existente – serviram de exemplo para inúmeras cidades. O uso social dos imóveis e a implementação de políticas e legislação específicas foram inovadores para a época, fruto de uma escolha político-ideológica da administração municipal de esquerda, o Partido Comunista (CARLOS, 2007)<sup>5</sup>.

Três alternativas preliminares foram pensadas: (i) a busca de incentivos econômicos para cada um dos proprietários – a administração pública incentivaria a iniciativa privada; (ii) a formação de programas de participação tanto pública como privada; e (iii) uma intervenção totalmente pública.

Segundo o Plano Regulador do Centro Histórico de Bolonha, tal área compreendia a zona dentro do traçado das muralhas do século XV. O Plano classificava os prédios de acordo com seu valor histórico, seu valor ambiental, as características tipológicas e as particularidades focais (CERVELLATI, 1976). Ainda

---

<sup>5</sup> Destacado em *Renovação urbana contida por formas históricas*. In: Fórum Patrimônio: Intervenções em Centros Urbanos. Ver referência.

segundo o texto, a recuperação do centro, de intervenção pública, estava destinada aos grupos sociais que ali já habitavam ou à população de baixa renda (que costuma se localizar nas periferias da cidade) ou ainda a estudantes e idosos.

Com a idéia de política de preservação conservadora e pensando na potencial participação de entidades representativas locais, os objetivos do Plano para a área central de Bolonha eram preservar o centro histórico da destruição, integrar o patrimônio histórico, artístico e cultural dentro do contexto social e econômico do território recuperado, dotar a área de todos os serviços necessários e racionalizar a rede viária.

No Brasil, o Período de Preservação surge com mais vigor a partir da década de 1970. Em Porto Alegre, também a partir da década de 1970, houve uma sistematização das políticas públicas de preservação de patrimônio urbano – o plano diretor de Porto Alegre de 1959, por exemplo, já apresentava detalhes para a preservação de alguns exemplares arquitetônicos considerados relevantes na paisagem urbana, como é o caso do Convento do Carmo (MEIRA, 2004).

O *South Street Seaport*, em Nova Iorque, representou para esse período um avanço na direção dos grandes projetos de intervenção urbanística que se popularizariam nas décadas seguintes. Ele aliava a preservação e recuperação dos prédios da área portuária, com um grande espaço aberto (praça seca) e atividades turísticas (navios-museu, passeios de barco etc.), que até hoje recebem inúmeros visitantes. Em alguns lugares da Europa, partes inteiras de cidades, destruídas com a Segunda Guerra Mundial, foram novamente reconstruídas, de forma idêntica as anteriores, como é o caso de Varsóvia e de sua praça central (DEL RIO, 1993; CHOAY, 2006; MEIRA, 2004).

Passando de um extremo a outro, o planejamento urbano necessitava de um meio termo. Pode-se dizer que Bolonha dá o primeiro passo na direção de um pensamento menos radical – destruição completa ou preservação total – e mais consciente das intervenções urbanísticas.

Segundo Del Rio (1993), com a ampliação dos movimentos democráticos populares, o poder público se vê forçado a uma maior relação com a comunidade e a ampliar a participação da população nas decisões sobre a cidade. A sociedade se segmenta (diferentes estilos de vida, necessidades econômicas, culturais, sociais etc.), assim como o mercado de consumo. Tal segmentação, aliada a técnicas mais sofisticadas de propaganda e marketing e à evolução dos meios de comunicação,



faz com que a cidade passe a ser vista de uma nova forma: uma “mercadoria a ser vendida”, não só aos seus habitantes, mas, principalmente, a investidores e usuários/turistas. A cidade passa de um local de trabalho e produção a um local de consumo e a ser consumido.

**Figura 5:** Bolonha, Itália. Autor: Steffen Brinkmann.



Fonte: Disponível em:  
<<http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Bologna-SanPetronioPiazzaMaggiore1.jpg>>.  
Acesso em: 27 set. 2010.

**Figura 6:** South Street Seaport, NY, EUA (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em: <<http://www.visitingdc.com/new-york/south-street-seaport-address.asp>>. Acesso em: 04 nov. 2010.

**Figura 7:** Praça central de Varsóvia, Polônia, 2010. Autor: José Henrique Lourenço.



Fonte: Disponível em:

<[http://2.bp.blogspot.com/\\_YDhLgt5Zof8/S8NAAZZ\\_u5I/AAAAAAAAAW8/uiP5phaxdDs/s1600/IMG\\_1355.JPG](http://2.bp.blogspot.com/_YDhLgt5Zof8/S8NAAZZ_u5I/AAAAAAAAAW8/uiP5phaxdDs/s1600/IMG_1355.JPG)>. Acesso em: 04 set. 2011.

Apesar da questão da preservação dos sítios e prédios históricos se manter na zona central – núcleo inicial de povoação de uma cidade –, nas demais zonas, os produtores de espaço<sup>6</sup> encontram áreas degradadas e subutilizadas espalhadas pela urbe que são verdadeiros tesouros: estações ferroviárias, zonas portuárias etc., com infraestrutura disponível, fácil acessibilidade e muita vontade por parte da população de ver tais áreas recuperadas. No entanto, muitas delas encontram-se vinculadas à área central.

No **período da Reinvenção Urbana**, muda-se a dimensão do projeto – a recuperação alcança grandes áreas e até bairros inteiros –, o foco da intervenção – nessas grandes áreas, o patrimônio existente, se possível, permanece, o espaço público também se torna atrativo, convidativo ao lazer e ao consumo –, a forma de gestão – as parcerias público-privadas acabam criando empresas que administram com certa autonomia os empreendimentos – e, muda-se a forma de se “vender” a cidade, surge o *city marketing* (forma de promoção e venda da cidade por parte do governo).

É a época de dois tipos marcantes de intervenção: a revitalização e a reabilitação. Enquanto a revitalização busca a retomada da vida (principalmente econômica) da área de intervenção, que pode conter ou não características

<sup>6</sup> Não mais somente o poder público, acentua-se cada vez mais a parceria público-privada como alternativa economicamente viável: o poder público disponibiliza as áreas e as legislações flexibilizam-se, e a iniciativa privada dispõe do capital.

marcantes e identidade própria, a reabilitação busca uma ação integrada para valorizar potencialidades de atividades já existentes, em áreas com características particulares que devem ser preservadas. Tais diferenças, destacadas na Carta de Lisboa de 1995, serão analisadas no Capítulo II.

Neste período há, segundo Del Rio, a busca pelo renascimento econômico, social e cultural das áreas centrais. Depois de perderem moradores para as áreas mais periféricas (e muitas vezes exclusivamente residenciais) das cidades e de perderem ainda boa parte do comércio que abastecia as residências, que se transferiram para *shoppings centers* ou serviços para centros empresariais, os centros urbanos viram-se abandonados da diversidade econômica, social e cultural que tanto marcaram época em diversas cidades do Brasil e do mundo (não foi diferente com Porto Alegre). Segundo Del Rio (2000, p. 1):

Os novos modelos urbanísticos de revitalização urbana invertem a lógica modernista e seus modelos positivistas, onde a busca pelo ideal racional-técnicista gerava a renovação urbana indiscriminada e construía ambientes simplórios, assépticos e desprovidos da riqueza sócio-cultural típica dos centros urbanos tradicionais.

Já tendo sido comentados brevemente alguns dos exemplos, uma importante intervenção deste período merece ser destacada: a recuperação urbana da Ciutat Vella, em Barcelona, Espanha – motivada pela escolha da capital da Catalunha como sede dos jogos olímpicos de 1992 e da área portuária adjacente, o Port Vell, que tornou-se emblemático e serviu de exemplo para inúmeras intervenções que se seguiram, em diversas partes do mundo.

Desde o século XIX, com a destruição das muralhas medievais e a expansão da cidade, o centro de Barcelona começou a perder a população burguesa para a periferia. Assim, quando nas décadas de 1950 e 1960 houve uma onda de imigração na Catalunha, a área da periferia recebeu um grande contingente de população, principalmente de operários de fábricas (CLAVER, 2006).

A partir de 1955, quando chega a ter três vezes a população de habitantes que tem hoje, a Ciutat Vella começa a perder moradores, que também migram para a periferia em busca de oportunidades. O centro histórico passa a ter a imagem de zona degradada, abandonada e tal quadro não muda até o final da década de 1970 com as eleições de administrações locais democráticas.

Iniciava-se, primeiramente, uma reforma na periferia da cidade, e alguns investimentos vinham para o centro histórico graças aos movimentos sociais.

Nesse período de transição, o centro histórico apresentava uma degradação urbanística avançada, que coincidia com uma imagem pública negativa, associada também à presença muito densa de bares onde se concentrava a prostituição. Foi assim que os próprios moradores do bairro lançaram uma campanha de protesto, em 1987, invocando o argumento da proximidade dos jogos olímpicos, e reclamando mais investimentos para o bairro (CLAVER, 2006, p. 149).

Segundo texto de Nuria Claver para o livro *De volta à cidade* de Bidou-Zachariasen (2006), por volta da metade da década de 1980, as políticas do governo orientavam os investimentos de acordo com três parâmetros: (i) todo o bairro é declarado Área de Reforma Integral<sup>7</sup>; (ii) a aplicação do “Plano de Uso dos Estabelecimentos Públicos”; e (iii) a criação da Promoção da Ciutat Vella S.A. (Procivera) – empresa de capital misto, porém majoritariamente pública.

As medidas tomadas a partir desses três parâmetros “tinham como objetivo principal diversificar o espaço público, objetivo este considerado como premissa necessária à qualquer dinâmica ‘auto-regeneradora’ do bairro” (*ibidem*, p. 152).

O Plano de Barcelona surgiu em meados dos anos 1980, quando o arquiteto Joan Busquets, à frente da Diretoria de Planejamento de Barcelona, mudou a estratégia de reurbanização que vinha sendo adotada naquela cidade, inaugurando um novo ciclo de gestão urbana que, com a perspectiva das Olimpíadas de 1992, conjugava microintervensões estratégicas a um plano mais geral. (...) De fato, com a chegada dos governos democráticos em Barcelona no final dos anos 70, fez com que de 1978 a 1982 houvesse um grande esforço para aproveitar os espaços públicos e criar uma nova cidade, um estilo e uma lógica diferentes (ABRAHÃO, 2008, p. 45).

Sérgio Abrahão (2008) segue dizendo sobre outro técnico expoente da requalificação de Barcelona: “Há em Jordi Borja, forte convicção de que o espaço público é um instrumento urbanístico fundamental para o resgate da cidade democrática contemporânea, seriamente ameaçada pela dissolução, fragmentação e privatização de seus espaços” (ABRAHÃO, 2008, p. 45).

Barcelona não possui um porto natural, no entanto, tal fato nunca foi impedimento para o povo catalão e sua tradição marítima. O nascimento do porto se

<sup>7</sup> O site <<http://www.bcn.cat>> (acesso em: 28 maio 2011) indica a data de 1986 e cita que a Ciutat Vella foi declarada “área de **reabilitação** [grifo nosso] integral”.

deu em 1477, com a construção de um cais que ia da costa até a pequena ilha de Maians. O dique que protegia o porto foi-se ampliando para sul e sudoeste (acompanhando a areia acumulada na praia a sudeste da Ciudadelá – o núcleo original); nesta península criada surgiria a Barceloneta.

Com grandes problemas de calado, diversas obras foram realizadas nos séculos que se sucederam. Em 1882, foi construído o primeiro cais transversal e quase um século depois, em 1978, é aprovado o Estatuto de Autonomia do Porto<sup>8</sup>.

Em 1987, começa a elaboração do Plano Estratégico. Em 1992, são criadas as autoridades portuárias (caem os portos autônomos), e o porto da capital da Catalunha passa a se chamar Autoridade Portuária da Catalunha (especificamente, a área do Port Vell é gerida pela Port 2000, empresa responsável pela exploração dos espaços públicos, assim como sua manutenção, limpeza e conservação). O porto se estrutura em três áreas principais: o porto comercial, o porto logístico e o porto antigo, conhecido oficialmente por Port Vell.

O projeto de requalificação foi aprovado em 1988, iniciou em 1990, mas só foi entregue totalmente ao público em 1995. O Port Vell cobre uma superfície de 55,6 hectares e conta com mais de 120 mil m<sup>2</sup> de atividades lúdicas, comerciais e desportivas.

Como exemplo, o *Maremagnum*, complexo com quase 23 mil m<sup>2</sup> volta-se para o entretenimento (museu, cinema etc.) e para o comércio. Os três edifícios se agrupam em torno de uma praça pública, possuem uma boa acessibilidade (peatonal e por transporte público) (BENACH, 2000, p. 12). O Port Vell conta ainda com marinas, hotéis, clubes, museus, teleférico, edifícios de serviços, mercados, estacionamentos etc. Praças, *ramblas* e *paseos* (ruas peatonais, “calçadas”) são freqüentados por mais de dezesseis milhões de pessoas a cada ano, tornando a antiga área portuária de Barcelona um dos principais pontos turísticos da cidade. Além disso, emprega sete mil empregos diretos e gera mais de 300 milhões de euros em volume de negócios anualmente.

Segundo o *site* da gestora da área “atualmente, o Port Vell é um espaço plenamente integrado à cidade e à cidadania, onde a tradição e o peso da história se fundem com a modernidade e a utilidade de um dos lugares mais singulares de Barcelona<sup>9</sup>”. Já o *site* de informações turísticas da prefeitura catalã<sup>10</sup> decreta:

---

<sup>8</sup> Dados do site <<http://www.portvellbcn.com>>. Acesso em: 28 maio 2011.

<sup>9</sup> Tradução da autora.

Durante os anos 80 e 90 a capital catalã foi capaz de criar seu próprio modelo de atuação sobre a cidade – o modelo Barcelona -, uma estratégia de intervenção urbana baseada no diálogo entre os setores público e privado, e entre a Administração e os cidadãos mediante os processos participativos<sup>11</sup>.

Ainda hoje se observam ressonâncias dessas intervenções, seja em pequenos trechos das cidades, que resistiram à sobreposição de diversas outras modificações de períodos distintos, ou em grandes áreas que acabaram por manter a fisionomia urbana de uma época – pode-se exemplificar com as áreas medievais de algumas cidades européias, que permaneceram apesar de seu entorno ter se modificado por completo. Alguns espaços públicos, praças e ruas principalmente, também possuem características advindas da aplicação direta dessas intervenções, e tais características acabam por determinar se estes espaços são utilizados (e de que forma), apreciados (ou não) e se possuem um significado para aqueles que os usam.

A seguir seguem imagens da área do Porto Vell e da Barceloneta, em Barcelona, Espanha e o quadro síntese dos períodos aqui apresentados.

**Figura 8:** Port Vell, Barcelona, Espanha, 2007. Autor: David Iliff.



Fonte: Disponível em: <[http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_Vell](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_Vell)>. Acesso em: 09 jul. 2011.

<sup>10</sup> Disponível em: <[http://www.bcn.cat/historia/pag/capitols/cap\\_44/es/capitol\\_44.htm](http://www.bcn.cat/historia/pag/capitols/cap_44/es/capitol_44.htm)>. Acesso em: 28 maio 2011.

<sup>11</sup> Tradução da autora.

**Figura 9:** Barceloneta, Ciutat Vella, Barcelona, 1915 (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em: <[http://4.bp.blogspot.com/\\_eZlJxkloDCE/Rim8d-WdeWI/AAAAAAAAAfo/lhYxlvimg8k/s1600/barceloneta%2Bcorpus%2B1915.jpg](http://4.bp.blogspot.com/_eZlJxkloDCE/Rim8d-WdeWI/AAAAAAAAAfo/lhYxlvimg8k/s1600/barceloneta%2Bcorpus%2B1915.jpg)>. Acesso em: 27 set. 2010.

**Figura 10:** Barceloneta nos dias atuais. Autor: Architecture Research Unit, London Metropolitan University.



Fonte: Disponível em: <[http://m.bdonline.co.uk/Pictures/web/u/n/q/S01a\\_Barceloneta\\_ready.jpg](http://m.bdonline.co.uk/Pictures/web/u/n/q/S01a_Barceloneta_ready.jpg)>. Acesso em: 07 set. 2011.

**Quadro 1:** Quadro síntese dos períodos de intervenções urbanas.

Período		Características gerais	Intervenção/cidade “modelo”	Ressonância brasileira/ destaque Porto Alegre
<b>Embelezamento e Saneamento</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- preocupação com a estética urbana;</li> <li>- preocupação com a rede viária e a mobilidade – avenidas, boulevares, etc;</li> <li>- preocupação com a higiene e limpeza urbanas.</li> </ul>	<b>Paris</b> (durante a administração de Haussmann)	<b>Rio de Janeiro</b> (na administração de Pereira Passos) <b>Porto Alegre</b> (Plano Geral de Melhoramentos)
<b>Modernista</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- separação da cidade por funções;</li> <li>- ênfase no sistema viário;</li> <li>- verticalização;</li> <li>- perda da função habitação na área central;</li> <li>- surgimento dos conjuntos habitacionais.</li> </ul>	EUA – <b>Nova Iorque</b> (conjuntos habitacionais) Europa – <b>Plan Voisin</b> (intenção para a área central)	<b>Brasília</b> (Plano Piloto)
<b>Preservação Urbana</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- preservação radical;</li> <li>- abundância de textos legais sobre patrimônio e preservação;</li> <li>- turismo e cultura como indústria em ascensão;</li> <li>- negação do movimento anterior.</li> </ul>	<b>Bolonha</b>	<b>Ouro Preto</b> (preservação do conjunto de edificações)
<b>Reinvenção Urbana:</b>	<b>Revitalização</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- não há necessidade de manutenção de características;</li> <li>- relançar vida (econômica, social, etc.);</li> <li>- cidade – mercadoria;</li> <li>- parceria público-privada;</li> </ul>	<b>Barcelona (Port Vell)</b>	
	<b>Reabilitação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- preocupação com a manutenção das características/ identidade do local;</li> <li>- intervenções articuladas;</li> <li>- potencializar atividades existentes;</li> <li>- manutenção e recuperação da habitação;</li> <li>- parceria público-privada;</li> </ul>	<b>Buenos Aires (Puerto Madero)</b>	<b>Belém (Estação das Docas)</b>  <b>Porto Alegre (Cais Mauá)</b>

Fonte: Autor (2011).



Atualmente, pode-se dizer que a reabilitação urbana é o paradigma de intervenção a ser seguido. Porém, sendo recentes os projetos do tipo reabilitação, também são recentes os estudos de sua implantação e resultados, e a bibliografia se concentra, recorrentemente, em temas específicos como os resultados econômicos e políticos (na sua maioria debatendo a questão das parcerias público-privadas) e a gentrificação.

Nesse sentido, o objetivo geral desse trabalho é avaliar aspectos deste tipo de intervenção em antigas áreas portuárias e apontar se tais intervenções seguem o padrão pré-determinado pela reabilitação.

Objetivo específico desta dissertação é arrolar, dentro do conceito de Reabilitação Urbana, critérios de análise que sirvam de subsídio para outras propostas de intervenção.

Para responder ao questionamento e verificar a hipótese levantada, foram analisadas intervenções urbanísticas internacionais e nacionais – já parcialmente ou totalmente implantadas –, como o Puerto Madero, em Buenos Aires, referência para os projetos de requalificação realizados hoje no Brasil, assim como foi o Porto Vell referência para a capital portenha.

Além das experiências pontuais, também foram analisadas as intervenções na história da cidade moderna, bem como os próprios conceitos aqui empregados como espaço público, reabilitação, *lugar* etc. Feito o levantamento conceitual e a análise dos casos exemplares nacionais e internacionais, a dissertação partiu para o estudo do objeto empírico: a área central de Porto Alegre e o foco de intervenção principal, a área do Cais Mauá e seu entorno, objetos de projetos de intervenção como o “Projeto Cais Mauá” – do consórcio Jaime Lerner Arquitetos Associados e b720 Fermín Vázquez Arquitectos (entre outros) –, o Viva o Centro, da prefeitura municipal e o Monumenta, do governo federal.

O Cais Mauá, localizado no Centro Histórico de Porto Alegre, passou de parte importante do desenvolvimento da cidade econômico e social da cidade para espaço subutilizado. Apesar disso é lembrado, e nas poucas vezes que a população toma conta de seus espaços – Feira do Livro, Bienal etc. – retoma-se a discussão sobre o reaproveitamento permanente da área e da reaproximação da área central com o lago Guaíba.

No entanto, falar do Cais Mauá também é falar de alguns espaços públicos que com ele têm estreita relação: a Praça da Alfândega e a Avenida Sepúlveda

fazem parte do entorno mais imediato da entrada do Cais e, atualmente, podem ser o elo entre a área por trás do muro e o centro do outro lado.

**Figura 11:** Cais Mauá (vista parcial), Centro Histórico, Porto Alegre. Autor: Leonel Albuquerque.



Fonte: Disponível em: <<http://www.gremiocopero.com/2010/03/26/sobrenome-imponente/>>. Acesso em: 09 jul. 2011.

Tal análise, permite agregar mais variáveis às já estabelecidas no conceito de reabilitação da Carta de Lisboa (como será visto a seguir), o que torna o estudo dessas experiências fundamental para o planejamento urbano contemporâneo e para cidades que venham a procurá-la como instrumento de requalificação de seus espaços. Ao final, os resultados dessa análise podem servir de subsídios para estabelecer diretrizes de requalificação e critérios para planos diretores ou outros planos e projetos específicos para as áreas a serem trabalhadas, verificando quais elementos merecem maior preocupação por parte dos planejadores, quais os já contemplados etc.

### **Metodologia e Estrutura**

Analisar a cidade não é tarefa simples. Ainda mais quando o distanciamento de que necessita o pesquisador para uma análise imparcial é dificultado por sua própria experiência enquanto habitante e usuário da cidade trabalhada, e enquanto estudioso do urbano. As suas memórias, ou falta delas, o seu cotidiano e suas impressões interferem na maneira com que este deve postar-se diante do objeto de estudo.

Para que a análise possa ocorrer sem a interferência dessas percepções se faz necessário estabelecer critérios científicos, de forma que o conhecimento seja

sistematizado e organizado. A dissertação pode ser considerada uma fase de iniciação à ciência (FARIA *et al.*, 2007), devendo enquadrar-se de acordo com alguns aspectos propostos, como características do tema e do objeto.

Trata a presente dissertação de uma pesquisa exploratória, onde se procura uma maior familiarização com o tema e o objeto (*ibidem*, p. 31), através da leitura de textos e da busca de opiniões sobre o assunto, analisando exemplos que estimulem a compreensão de suas generalidades e particularidades e façam a vinculação do tema com a realidade concreta.

Trata-se, igualmente, de uma pesquisa bibliográfica e documental, incluindo-se textos teóricos (livros, dissertações e teses etc.), textos legais (planos diretores, apresentações de programas de governo, por exemplo), além de imagens das propostas executadas e das ainda não realizadas.

Segundo Lucrécia Ferrara (1988), ao fragmentar a imagem que tem da cidade, ou de partes dela, em pequenos pedaços a serem analisados, o pesquisador pode ter a distância necessária para levantar as questões essenciais à pesquisa e confrontar tais percepções entre diferentes fragmentos espaciais e temporais.

Não há reflexo necessário entre a cidade e a imagem que dela conserva o usuário, ou seja, ainda que amortecido pelo hábito ou exatamente por isto, o uso supõe uma seleção de ângulos, de alternativas, de possibilidades, e essa escolha é índice do significado do espaço urbano. (...) **A percepção urbana supõe uma escolha espacial condizente com aquela fração efetivamente usada e pela qual a cidade informa e significa** [*grifo nosso*]. (...) A percepção da cidade através de fragmentos da sua imagem leva o usuário à *surpresa que rompe o hábito do uso, à comparação entre fragmentos espaciais, entre a atual e pregressa experiência urbana, ao flagrante de pontos de contato* [destaque da autora] e diferenças de espaços e experiências à ênfase, ao realce de traços, dimensões, cores, texturas, fluxos, valorizados na composição de um uso. Leva o homem a captar, confrontar e informar espaços idênticos, próximos ou divergentes (FERRARA, 1988, p. 77-8).

Do mesmo modo, segmentar a análise das intervenções na história do urbanismo moderno por períodos torna mais fácil também a percepção da aplicação dos conceitos e sua perpetuação em espaços de algumas cidades.

Pode-se definir três etapas principais de elaboração da dissertação, partindo-se da pesquisa dos conceitos-chave, da evolução histórica das intervenções na cidade moderna, dos entendimentos de autores de diversas disciplinas afins ao planejamento urbano de alguns dos temas abordados. A partir daí, a análise das experiências internacionais e nacionais de reabilitação de áreas portuárias em

centros urbanos se baseou em plantas, imagens, documentos escritos, planos, programas, textos legais de alguns dos projetos mais icônicos de requalificação espacial já realizados.

Como critério metodológico optou-se por dividir a análise dos exemplares em *intenções* – termo que representa o que se espera e planeja para a área central, a “teoria” verificada através de textos legais, planos, entre outros -, e *realizações* – termo que aqui define o projeto de intervenção efetivado, observado através de imagens dos locais, plantas etc., conseqüências da implantação da intervenção e de textos que analisam tais projetos -, demonstrando que o conceito de reabilitação pode tanto ser buscado e realizado, como ser buscado e não alcançado. Cabe aqui ressaltar que se optou pelos exemplares de intervenções em antigas áreas portuárias cujas similaridades os tornam próximos: ambos processos de reabilitação iniciaram-se na década de 1990 e possuem *waterfronts* fluviais (e não marítimos), neste ponto, pela similaridade à cidade de Porto Alegre, que possui frente lacustre.

Em um último momento, procurou-se observar no objeto escolhido, o Cais Mauá, as características notadas nos projetos anteriormente citados, anotando-se semelhanças e diferenças a fim de se comprovar a hipótese inicial.

A reabilitação urbana vem sendo empregada como estratégia de intervenção na cidade desde a década de 1990. A Carta de Lisboa (Carta da Reabilitação Urbana Integrada, 1995) define a reabilitação como “*estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infraestruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito*”. Entende-se que tal conceito também pode ser empregado para áreas específicas, como os espaços públicos e as áreas adjacentes a estes (o entorno), e que as características nele mencionadas são essenciais para a análise pretendida, além da análise da requalificação física e da infraestrutura e da importância da (re)criação do *lugar* – por exemplo, o *lugar* do Cais Mauá e de seu entorno, principalmente a Praça da Alfândega foi detalhadamente analisado por Lineu Castello (2007) que identificou a área como “*lugar da Aura*”, sendo que:

O lugar Praça da Alfândega instalou-se no que foi originariamente um lugar de aura *natural* [grifo do autor]. A ocupação inicial do território que abriga a atual Praça da Alfândega se iniciou por uma associação a bases naturais: era naquela área que se localizava o que o gênio do lugar indicava como sendo o mais fecundo para alojar o porto que os primeiros habitantes necessitavam para realizar suas experiências de vida na cidade. O eixo estabelecido pela Avenida Sepúlveda, é um lugar percebido até hoje como evocativo da presença da água no centro da cidade de Porto Alegre (Castello, 2007, p. 20).

Segue o autor identificando também a área como “*lugar da Memória*” “onde se pode ver a História do antigo Porto dos Casais” (ibidem, p. 23) e ainda a Praça da Alfândega como “*lugar da Pluralidade*”. Enfim, pode-se dizer que o *lugar* tem papel fundamental para a reabilitação de uma área (pela percepção diferenciada que as pessoas têm dele e pela forma com que se identificam com ele) e que as propostas de intervenção devem levar em consideração esta condição do espaço, que o torna percebido e utilizado de forma diversa dos demais, que não são considerados *lugares*.

Para a análise das *intenções e realizações* de cada exemplar escolhido, seguindo e ampliando o conceito de reabilitação urbana formulado na Carta de Lisboa, foram estabelecidos aspectos do conceito a serem observados na análise das intervenções urbanas internacionais e nacionais (não somente no caso específico da dissertação, mas que também podem vir a ser critérios de análise para todas as intervenções do tipo reabilitação). São eles:

- a. Requalificação física;**
- b. Requalificação/criação de infraestrutura;**
- c. Conexão com outros espaços públicos;**
- d. Diversidade de funções do entorno;**
- e. Presença de habitação no entorno;**
- f. Preservação (e tratamento) do patrimônio; e**
- g. O lugar.**

Destaca-se que as seis primeiras características provêm da interpretação do conceito e de sua aplicação na malha urbana e que a última foi agregada, uma vez que se considera fundamental para a reabilitação plena do espaço público.

Alguns mais facilmente identificáveis, outros mais subjetivos, esses elementos foram destacados como os mais importantes no processo de reabilitação, de acordo

com a própria Carta de Lisboa, e serviram como parâmetros de análise das áreas portuárias e seus espaços públicos - ao se fragmentar o próprio conceito de reabilitação em características individuais, torna-as mais legíveis, obtendo-se assim imagens, individuais (em relação a cada característica) e totais (da análise do resultado como um conjunto), do mesmo projeto.

Para uma melhor leitura da pesquisa, a dissertação foi dividida em cinco capítulos: a **Introdução** apresenta o tema e os demais elementos da dissertação, além de expor a questão dos períodos de intervenção urbana - suas características e seus exemplares mais significativos - levantada na hipótese inicial.

O segundo capítulo, **Espaços públicos e a escolha da reabilitação**, se debruça sobre a análise do espaço público, sobre suas definições em diversos campos de estudos (arquitetura e urbanismo, geografia, sociologia), sobre a visão do espaço público na história, desde a ágora grega até os espaços de hoje e sobre a questão de estes poderem se tornar *lugares*, dotados de significado, além de dar destaque ao conceito de reabilitação e às suas origens.

O terceiro, **Reabilitação de áreas portuárias: experiências recentes**, faz uma introdução histórica sobre as áreas portuárias ligadas aos centros urbanos, o processo de desuso e as suas funções atuais. Posteriormente, analisa dois casos de requalificação de áreas portuárias de frentes fluviais, ambos os projetos da década de 1990: o Puerto Madero, em Buenos Aires, na Argentina, e os complexos da antiga área portuária de Belém, capital do estado do Pará, no norte do Brasil, em especial a Estação das Docas.

O quarto capítulo aproxima-se do objeto escolhido e refere-se ao **Estudo de caso: o Centro Histórico de Porto Alegre e o Cais Mauá**. Inicia com uma breve apresentação da história da evolução urbana de Porto Alegre, dando ênfase à criação do Cais Mauá e da Praça da Alfândega, nos primórdios do século XX. Passa a seguir, a apresentar a base legal para a requalificação da área, as intenções, destacando programas do governo federal, do governo municipal, além do próprio Plano Diretor de Porto Alegre, o PDDUA. Por último, debruça-se sobre a primeira proposta de requalificação do Cais Mauá e analisa-se se as características destacadas no conceito de reabilitação estão ali presentes. Por fim, faz-se a **Conclusão** do estudo elaborado e procura-se comprovar a hipótese levantada.

O Capítulo a seguir irá abordar conceitualmente o espaço público, suas origens e transformações e seu possível reconhecimento como *lugar*. Além disso,

debruçar-se-á na intervenção urbana do tipo reabilitação, atualmente empregada em diversas cidades com áreas a serem requalificadas.

## 2 ESPAÇOS PÚBLICOS E A ESCOLHA DA REABILITAÇÃO

Este segundo capítulo da dissertação foca-se no espaço público, conceituando-o em algumas das disciplinas que o abordam – apresentando as diferentes formas de entendê-lo, a definição aqui utilizada –, e enquadrando-o historicamente, desde a ágora grega até os espaços dos dias atuais. Além disso, aborda a questão da identificação das pessoas com os espaços, a atribuição de valor, quais os fatores a serem considerados para que estes passem a ser considerados *lugares*.

Por fim, aprofunda-se na questão da reabilitação urbana, apresentada brevemente na Introdução. A conceitua, faz um contraponto com o outro principal tipo de intervenção do período, a revitalização (termo largamente utilizado por textos legais e pela mídia, nem sempre correspondendo a definição que se deseja empregar) e destaca suas origens e a forma da utilização do conceito em lugares onde é muito utilizado, como é o caso de Portugal.

### 2.1 CARACTERIZANDO OS ESPAÇOS PÚBLICOS

A dissertação trata de intervenções urbanas nos espaços públicos. Mas o que significa espaço público? Espaço público, espaço urbano, espaço físico. Várias são as terminologias adotadas que muitas vezes se confundem, misturam-se entre si. Alguns campos os consideram antagônicos, outros complementares, outros ainda sinônimos. A aproximação mais simples ao conceito pode ser verificada nos dicionários. De acordo com o dicionário Caldas Aulete (1964):

**Espaço** *sm.* **1.** Distância entre dois pontos; área ou volume entre limites determinados. **2.** Lugar mais ou menos bem delimitado, que pode ser ocupado por algo ou alguém, ou ser usado para certo fim (GARCIA, 1964, p. 1539 – II vol.).

**Público** *adj.* **1.** Pertencente ou concernente ao povo, à coletividade, ou ao governo de um país. **2.** Que é do uso de todos, ou domínio de todos: A praça pública; passeio público (...) (GARCIA, 1964, p. 3316 – IV vol.).

De maneira genérica, o espaço público pode ser entendido, de acordo com as definições acima, como “área delimitada que é destinada ao povo”. No entanto, sabe-se que diferentes conceitos são a ele aplicados, e que o espaço público pode



adquirir significações distintas nos campos disciplinares que o planejamento urbano envolve.

A presente dissertação não tem como proposta analisar todos os aspectos do espaço público sob a ótica das diferentes disciplinas. No entanto, a vista da afirmação da pluralidade do conceito, se faz necessária uma breve averiguação de como outros estudiosos do urbano, principalmente sociólogos e geógrafos, entendem o espaço público.

Rogério Leite (2007), no livro *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea* analisa os conceitos através de autores como Jürgen Habermas – espaço público como o lugar do agir comunicacional (LEITE, 2007; SERPA, 2007) –, Hannah Arendt – espaço público como lugar da ação política (*ibidem; ibidem*) etc.; o espaço público é o espaço da discussão e da ação, o espaço onde as práticas sociais tomam forma, não sendo necessariamente este o espaço concreto (físico). Em qualquer lugar que as pessoas possam falar e agir, onde não há distinção entre elas, tem-se o espaço público, não há necessidade da materialidade do espaço para que ele exista. Segundo o autor, uma coluna de opinião de jornal, por exemplo, pode ser um espaço público. No entanto, apesar de poder ser não concreto, o espaço público pode ser também o espaço físico.

Já para Ângelo Serpa, o espaço público é o “espaço da ação política” (SERPA, 2007, p. 09) e ainda espaço simbólico, de representação e reprodução de culturas diferentes, uma vez que ele afirma que, forma e conteúdo são indissociáveis no espaço urbano e que o estudo do espaço público deve levar em conta tanto o aspecto concreto do espaço quanto o lado mais abstrato.

Ambos deixam claro em suas análises que a “modernidade” foi responsável por trazer um desequilíbrio entre o espaço público e o privado: onde antes claramente se via a divisão entre eles – rua e praça, casa e palácio – hoje se vê uma mistura de funções e hierarquias – o *shopping center*, por exemplo, onde a rua, a praça e a loja estão todos em um mesmo espaço, é ao mesmo tempo público e privado, onde todos têm acesso e ao mesmo tempo, não.

Para Henri Lefebvre, a cidade moderna transforma espaços urbanos singulares em espaços homogêneos, sem distinção, uma vez que “o repetitivo substitui a unicidade, o factual e o sofisticado prevaleceram sobre o espontâneo e o

natural” (LEFEBVRE *apud* SERPA, 2007, p. 19). Segundo ele, tais espaços são fabricados para o visível – a imagem – o que, às vezes, mascara a repetição.

Lefebvre (2004) confere a esse espaço um caráter abstrato (instituído pelo Estado e, portanto, um instrumento para destruir a resistência e instituir a homogeneização) sendo diferenciado do espaço vivido (percebido, absoluto, das representações e das práticas sociais).

Alguns autores atribuem a esses espaços fabricados a que Lefebvre se refere características “cenográficas” de produção de novos espaços urbanos. Garcia (1997) confere a esses espaços urbanos um papel de espetáculo que mascara os problemas da cidade e de sua apropriação econômica e de marketing exacerbados. Podem estar aliados a processos contemporâneos de planejamento e gestão urbanos com a forte presença de parcerias dos setores público e privado, de estratégias como o *city marketing* - mecanismo institucional de promoção e venda da cidade para sobressair-se na disputa entre cidades e assim obter uma maior visibilidade no mercado turístico, cultural, econômico etc. (GARCIA, 1997) –, e a *gentrificação* – processo pelo qual ocorre uma mudança física, econômica, social e cultural de um espaço urbano, pela substituição de moradores de uma classe social menos privilegiada, quase sempre em áreas deterioradas, por classes mais favorecidas, através da requalificação espacial e da forte especulação fundiária e imobiliária gerada por esta qualificação (BIDOU-ZACHARIASEN, 2006). Assim diz Garcia:

A noção de cidade-espetáculo aqui trabalhada<sup>12</sup> indica também a espetacularização da experiência urbana (...), com os espaços tornados cenários onde tudo é objeto de consumo estético e contemplativo. Neste sentido, é a cidade que está no centro da cena, é ela própria o espetáculo que, em determinadas circunstâncias, transforma seus cidadãos em meros figurantes (GARCIA, 1997, p. 94).

No entanto, Lineu Castello (2007) também destaca que os lugares projetados de hoje podem “até serem os lugares que a sociedade de hoje *requer* [*grifo do autor*] para melhor viver suas experiências de vida” (*ibidem*, p. 3). Novos espaços que podem se tornar determinantes e fundamentais para as práticas cotidianas dessa sociedade. O arquiteto acredita que esses novos espaços refletem uma nova

---

<sup>12</sup> No livro *Cidade Espetáculo: política, planejamento e city marketing*. Ver referência.

sociedade e que esta “clona”<sup>13</sup> os exemplos de lugares que acredita serem os melhores. Da mesma maneira concorda Turkienicz (2008):

A idéia de que o espaço urbano se converte em cenário para a *performance* de seus agentes transforma e identifica cada agente como um ator desse espaço. A monumentalização (...) do espaço pode, muitas vezes, contribuir positivamente tanto para a autoestima dos atores do cotidiano como para a atração de forasteiros para participar de cenas urbanas sem pagar ingresso (TURKIENICZ, 2008, p. 127).

O espaço “cenográfico”, então, passa a ser reconhecido pela população local como peça integrante da paisagem e, em muitos casos, como formador de uma nova paisagem e de uma nova maneira de olhar a cidade.

Para Milton Santos, “espaço é a paisagem mais a vida que a anima” (SANTOS, 2002, p. 103), entendendo paisagem como “conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza” (SANTOS, *op. cit.*). O simples fato de ser habitado, experimentado e utilizado torna uma paisagem um espaço.

O espaço é presente. Enquanto habitado, utilizado, ele transforma a paisagem com ação, “como resposta às necessidades atuais da sociedade” (*ibidem*, p. 104). Segundo ele, é a fusão das formas espaciais com o “conteúdo social”.

O espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de formas que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante de nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções (SANTOS, 1978, p. 122).

A paisagem ultrapassa o tempo, ela acolhe objetos do passado e do presente; já o espaço, para ele, é sempre atual. “(...) a atualidade do espaço tem isto de singular: ela é formada de momentos que foram, estando agora cristalizados como objetos geográficos atuais (...)” (SANTOS, 1997a, p. 10). Com este fragmento do livro *Pensando o espaço do homem*, Milton Santos (1997a) afirma que o espaço possui a sua dimensão espacial (física) e sua dimensão temporal; ele é *agora*,

<sup>13</sup> Lineu Castello denomina o projeto de novos lugares de “lugares de clonagem”. Em suas próprias palavras, explica o porquê da clonagem: “Já que o que se tenciona conceituar com esse emprego é precisamente a reprodução que a Arquitetura-Urbanismo tenta fazer quando constrói uma réplica de um elemento ou de um espaço arquitetônico por meio de um projeto, o emprego da expressão parece adequado” (CASTELLO, 2007, p. 36).

formado de tempos passados, e esses momentos participam do presente, fisicamente, através de construções históricas, de espaços construídos e de memórias e representações que podem lhe conferir significados e transformá-los em *lugares*. Segundo ele, a paisagem se desvenda em partes, não se revela no seu conjunto. O observador reconhece a “parte visível”, “amoldada pela ideologia”, enquanto a face verdadeira (o que está por trás, a intenção) não aparece (SANTOS, 1997a). A percepção que temos da paisagem não chega a englobar a sua totalidade – o visível e a intenção. Vale ainda considerar a seguinte afirmação:

Considerada em um ponto determinado no tempo, uma paisagem representa diferentes momentos do desenvolvimento de uma sociedade. A paisagem é o resultado de uma acumulação de tempos. Para cada lugar, cada porção de espaço, essa acumulação é diferente: os objetos não mudam no mesmo lapso de tempo, na mesma velocidade ou na mesma direção. A paisagem, assim como o espaço, altera-se continuamente para poder acompanhar as transformações da sociedade (*ibidem*, p. 38).

A paisagem de determinado espaço, ainda segundo Santos (1997b), pode ser alterada de forma estrutural ou funcional. A mudança estrutural dá-se de acordo com a mudança das formas, que pode ser por adequações físicas a novas funções (como no caso do entorno da Praça XV de Porto Alegre, por exemplo, onde o Lago Guaíba *in natura* abriu lugar para uma doca para abastecimento da cidade, posteriormente cedeu espaço a um aterro para a construção de uma praça, depois de um estacionamento de veículos e, por fim, de um terminal de ônibus urbanos) ou de acordo com estruturas sociais, políticas, econômicas ou na relação entre elas (novamente temos no Centro Histórico da cidade o exemplo, onde o antigo Cais Mauá foi ampliado em face da necessidade econômica da região em enviar à capital a produção do estado, e depois substituído pelo Cais Navegantes, pelas mesmas razões).

A mudança funcional pode-se dar ao longo do dia, ou da época, de acordo com a função que cada espaço assume por períodos determinados. Então, por exemplo, se tem a tradicional Feira do Livro, na Praça da Alfândega, evento que ocorre uma vez por ano; ou a rua é tomada por artesãos, artistas, manifestantes políticos e público em geral, todos os domingos, como no Brique da Redenção<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Tradicional feira de artesanato que ocorre aos domingos no Parque Farroupilha, em Porto Alegre, também conhecido com Parque da Redenção, graças ao seu antigo nome, Campos da Redenção.

É nesse quadro que se analisa o envelhecimento das formas, tanto físico como social. As formas envelhecem por inadequação física, quando, por exemplo, ocorre o desgaste dos materiais. Já o envelhecimento social corresponde ao desuso ou desvalorização, pela preferência social a outras formas. (...) O envelhecimento físico das formas é previsível pela durabilidade dos materiais, o envelhecimento moral não é tão previsível, muda de acordo com o quadro político, econômico, social, cultural (SANTOS, 1997b, p.70)

Debata-se ainda a própria condição de público do espaço (de acesso verdadeiramente de todos) quando este passa a ser de alguma forma excludente, perdendo o caráter de ser “para todos”. Neste caso, “a idéia de espaço público é suplantada pela de espaço coletivo” (TRINDADE JUNIOR e AMARAL, 2006, p. 97), ou seja, o espaço permanece de uso comum, mas para uma parcela restrita da população, uma vez que as funções nele exercidas fazem com que a estratificação social fique ainda mais evidente. Quais são os espaços que não são de alguma forma segregadores?

É posição desta dissertação que todos os espaços são, de certa forma, naturalmente (e não propositalmente) excludentes. Alguns por aspectos físicos – lugares com muita vegetação ou muito inclinados, por exemplo, não permitem a circulação de pessoas idosas ou que necessitem de meios de locomoção especiais – outros por condições sociais e de urbanização – assim como áreas consideradas nobres não permitem a livre fruição de todos, também áreas degradadas ou sem urbanização também não têm apelo para uso (nem para aqueles “forçados” a viver ali).

Observadas as diferentes formas de conceituação do espaço público, pode-se afirmar que, de forma sintética, o espaço público será tratado nesta dissertação como espaço urbano (de uso de todos, mas em contraposição ao espaço rural, ainda existente em algumas cidades), concreto (físico), de uso não privado e ainda urbanizado. Para o entendimento da evolução desses espaços tem-se, a seguir, uma descrição sucinta do papel do espaço público na história.

## 2.2 O ESPAÇO PÚBLICO NA HISTÓRIA

Na Grécia antiga, a ágora – espaço público (praça) central da cidade – era o espaço dos cidadãos, local onde tudo acontecia. Os gregos lá tinham voz, manifestavam seus anseios em relação à *polis*, lá eram vistos e viam, eram ouvidos

e ouviam. Inúmeras construções coexistiam, e atividades ocorriam simultaneamente, desde discussões políticas e filosóficas a ritos religiosos, danças e negócios (SENNETT, 1997). Segundo Richard Sennett, autor de *Carne e Pedra*, a sua forma e suas proporções favoreciam a participação mais intensa dos cidadãos pela possibilidade de movimentação pelos diversos espaços.

Na antiga Roma, o espaço público principal da cidade era o Fórum. Aqui se misturava política, economia, religião e vida social. Consistia em um espaço retangular, cercado por prédios (pórticos, peristilo, basílica etc.).

É claro que o lugar não se destinava a um passeio despreocupado. Das grandes edificações [do Forum] parecia provir um comando para que o transeunte se colocasse diretamente em frente delas. (...) A geometria do espaço romano disciplinava o movimento corporal e, nesse sentido, conduzia à regra de olhar e obedecer (...) (*ibidem*, p. 104).

Com o tempo, novas regras foram sendo impostas nos Fóruns romanos excluindo mercadores e outros vendedores deixando a área para os burocratas. “Com a expulsão dos negócios, do sexo clandestino e de outras atividades sem maiores compromissos, o velho centro assumiu um aspecto formal, dignificado, porém sem vida (SENNETT, *op. cit.*)”.

Na Idade Média, os espaços públicos como vistos na Grécia e em Roma perderam-se. Nesta época, eles concentravam-se na frente de igrejas ou em áreas para mercados, formando “praças”. Tais praças eram o resultado da “sobra” de terreno entre os prédios construídos, ruas e vielas estreitas, mal iluminadas e ventiladas, insalubres. Mesmo assim, as ruas possuíam uma característica de espaço econômico – nos espaços mais alargados das ruas, onde era possível, aconteciam feiras ou mercados que podiam estender-se até a noite. Todo tipo de troca acontecia nos largos/praças da cidade: a troca social, de informações, de mercadorias e o comércio se estendiam às ruas estreitas e às fachadas das casas e lojas. O comércio praticamente dominou o mundo da Idade Média e do Renascimento.

É no Barroco que se observa uma mudança de importância dada às praças como espaços públicos. A cidade se expande e com elas as suas praças. Elas ganham espaço, amplitude, mas continuam circundadas por edifícios. No entanto, não são resultado das sobras dos espaços entre edificações, são projetadas, têm

forma e função específicas. As características de praças de comércio e feiras passam agora para a necessidade de vincular tais espaços ao poder.

Na França, por exemplo, os reis, que até então residiam em cidades do Loire, passam a morar em Paris (BENÉVOLO, 1997). Agora capital, a cidade passa a receber diversas obras públicas para fazer jus a sua nova situação, entre elas a abertura de novas praças de forma regular, rodeadas por casas, como, por exemplo, a Praça Real e a Praça *Dauphine*.

No século XIX, as novas descobertas da ciência em relação ao corpo humano logo ganharam uma comparação com a cidade: ruas e praças viraram artérias e pulmões e a necessidade de conservá-las sadias e preservá-las (assim como deveria acontecer com o corpo) cada vez mais estava presente no discurso de médicos e planejadores urbanos. O ambiente industrial ameaçava a população das grandes cidades. Poluição, pouca iluminação e ventilação nas casas e nas quadras, esgoto a céu aberto e doenças eram os aspectos negativos mais gritantes das cidades que a cada dia abrigavam mais e mais pessoas. E como resistir às cidades das oportunidades de trabalho e ascensão? Era preciso que esse ambiente fosse saneado urgentemente. E mais que isso; era preciso que fosse belo.

Na Paris saneada e embelezada do Barão Haussmann<sup>15</sup>, o espaço público principal da cidade é a rua e seus novos equipamentos. É na rua que se pode saber das últimas novidades da cidade e do mundo. É na rua onde se encontram bares, lojas e cafés, onde está a elite e também o trabalhador e o mendigo. A rua é democrática, há lugar para todos. Uma vez perigosa e insalubre, agora larga, iluminada, arejada, arborizada e segura: surge o *boulevard*.

Além das reformas na estrutura viária, Haussmann introduz ainda parques – os dois maiores, o *Bois de Boulogne* a oeste da cidade e o *Bois de Vincennes* a leste -, jardins, *squares*, *rond-points* e valoriza praças já existentes, mas nada supera o *boulevard* e seus grandes passeios como espaço público de destaque.

---

<sup>15</sup> Prefeito de Paris de 1853 a 1870 orientou uma verdadeira revolução urbana, sanitária e estética na cidade.

**Figura 12: Ágora grega.**



Fonte: Disponível em: <<http://www.escoladedialogo.com.br/agora.asp?id=8>>. Acesso em: 04 nov. 2010.

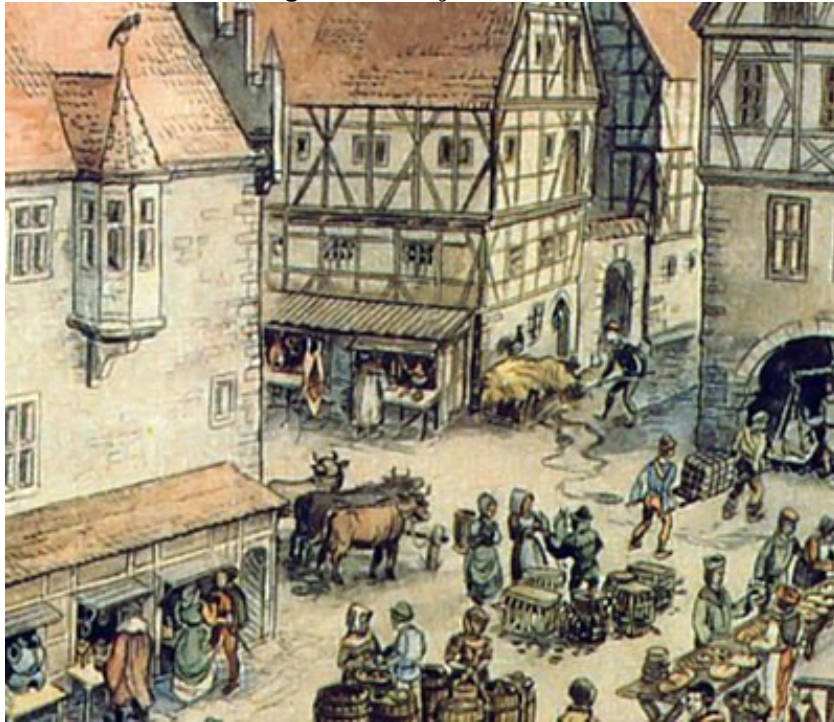
**Figura 13: Fórum romano.**



Fonte: Disponível em: <[http://historia7-penedono.blogspot.com/2007\\_03\\_01\\_archive.html](http://historia7-penedono.blogspot.com/2007_03_01_archive.html)>. Acesso em: 04 nov. 2010.

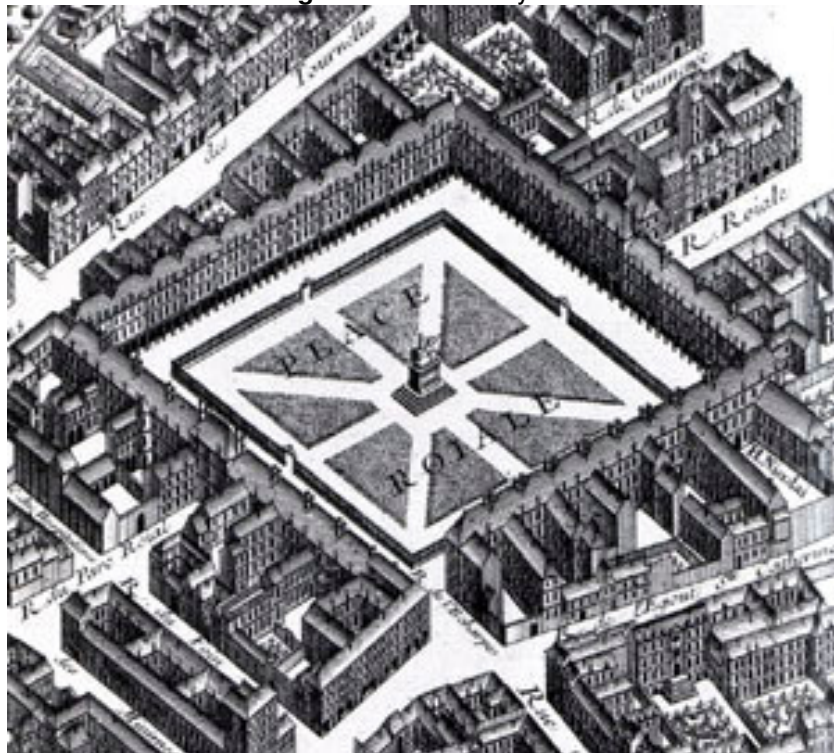


**Figura 14:** Praça medieval.



Fonte: Disponível em: <<http://cidademedieval.blogspot.com/>>. Acesso em: 04 nov. 2010.

**Figura 15:** Place Royale.



Fonte: Disponível em: <<http://www.paris-architecture.info/PA-034.htm>>. Acesso em: 04 nov. 2010.

**Figura 16:** Boulevard em Paris, 1898. Autor: Neurdien Frères.



Fonte: Disponível em: <  
[http://lh6.ggpht.com/\\_FkKgTDI7ngU/TGrGntrxc2I/AAAAAAAAHvM/aW6YCFUEhs/paris21%5B4%5D.jpg](http://lh6.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TGrGntrxc2I/AAAAAAAAHvM/aW6YCFUEhs/paris21%5B4%5D.jpg)>. Acesso em: 17 set. 2011.

Alguns não concordavam com a nova realidade da cidade moderna. Camillo Sitte<sup>16</sup> acreditava que a solução dos problemas da cidade deveria passar por três condições: (i) “livrar-nos do sistema moderno dos conjuntos de casas regularmente alinhadas”; (ii) salvar o que restava das cidades antigas e (iii) aproximar as novas criações do ideal dos modelos antigos (CHOAY, 2007, p. 206).

Para Sitte a transformação da vida pública dos cidadãos seria uma das responsáveis pela mudança nas cidades e na forma urbana<sup>17</sup>. Transações comerciais e negócios não mais aconteciam nas praças, mas em centros comerciais. Surgem modernos sistemas de infraestrutura urbana (como água e esgoto), sem haver necessidade de chafarizes e banhos públicos. A arte não está mais nas ruas e sim em museus. O austríaco critica intensamente a nova forma de compor as cidades, a falta de composição do conjunto urbano (coesão de espaços com forma e arte) que se via tão claramente nas cidades antigas.

<sup>16</sup> Camillo Sitte (1843 – 1903), arquiteto vienense, escreveu, em 1889, o livro *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (*Construção das cidades segundo seus princípios artísticos*), onde destacava os princípios artísticos e estéticos de composição da cidade – era defensor da composição de cidade medieval. Sitte criticava o modelo de planejamento urbano de Haussmann.

<sup>17</sup> Entre outras variáveis, destaca-se também o domínio da técnica/função sobre a arte urbana na Europa moderna.

Camilo Sitte analisa “sob um aspecto puramente técnico-artístico” (SITTE, 1992, p. 15) as cidades antigas e modernas. Sua análise recai, entre outros aspectos compositivos, sobre as praças quanto às relações entre espaços abertos e fechados, monumentos e conjuntos de praças.

Ele critica também os espaços abertos das cidades modernas, e fala, em um tom saudosista, de inúmeros exemplos da Antiguidade Clássica, do Renascimento e do Barroco. Entre exemplos de ágoras, fóruns e praças de mercado ele diz sobre as praças modernas<sup>18</sup>:

(...) tornou-se essencialmente outro o significado das praças abertas (um fórum ou uma praça de mercado) em meio à cidade. Hoje raramente utilizadas para grandes festas públicas, e cada vez menos para um uso cotidiano, elas servem, na maioria das vezes, a nenhum outro propósito além de garantir maior circulação de ar e luz, provocar uma certa interrupção na monotonia do oceano de moradias e, de qualquer maneira, garantir uma visão mais ampla sobre um edifício monumental, realçando seu efeito arquitetônico. Que diferença da Antiguidade! Nas cidades antigas, as praças principais eram uma necessidade vital de primeira grandeza, na medida em que ali tinha lugar uma grande parte da vida pública, que hoje ocupa espaços fechados, em vez de praças abertas (SITTE, 1992, p. 17).

Destaca a falta de ornamentação nas praças, ou sua ornamentação equivocada através de exemplos – ele cita a disposição do Davi, de Michelangelo, na *Piazza della Signoria*, em Florença (antes de ser removida para um museu) –, as melhores formas de compor artisticamente os espaços abertos. Critica a disposição de alguns monumentos e chafarizes no centro da praça e torna a discussão em relação aos aspectos compositivos e de usos bastante atual. Em sua análise, cabe destaque às proporções da praça e do entorno, seja ele ruas que a circundam ou edifícios, e críticas em relação ao exagero das enormes praças da modernidade.

Então, tudo parece ter um aspecto significativo na forma com que a população irá se relacionar com esse espaço público: os aspectos ornamentais – a falta, excesso, ou disposição equivocada de monumentos; as relações entre o espaço aberto, edifícios, ruas – alturas, larguras de cada um e entre si; e, principalmente, o uso que se dá às praças e a maneira de preservá-lo.

Com o advento do planejamento modernista dos espaços urbanos, em repúdio aos espaços ultrapassados de outrora, o espaço público, como se conhecia, começa a se perder. Separação de atividades por funções, segregando os grandes

---

<sup>18</sup> Note-se a atualidade de suas afirmações, levando em conta que o “Der Städtebau” foi publicado pela primeira vez em 1889!

espaços públicos de áreas residenciais (em alguns casos, pequenas áreas verdes e de convívio seriam vinculadas aos espaços residenciais), grandes avenidas cortando as cidades, eram preceitos que todo urbanista “moderno” deveria seguir. Nos Estados Unidos, grandes áreas, consideradas impróprias pelas condições de habitabilidade, foram arrasadas e transformadas em *shoppings centers* e vastas áreas de estacionamento (DEL RIO, 1990).

Além dos grandes parques, destinados a função de lazer, os espaços públicos praças seriam grandes espaços vazios entre os altos edifícios isolados em uma escala monumental. A praça, como era até então conhecida, perde seu valor. A rua não mais é vista como espaço de troca, de informação, de (re)conhecimento, ela serve apenas ao propósito de transitar.

**Figura 17:** Praça dos Três Poderes, Brasília, DF, Brasil (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em: <<http://www.aboutbrasil.com/images/three-powers-square.jpg>>. Acesso em: 04 set. 2010.

Grande crítica do movimento modernista, Jane Jacobs (2003) acredita que, para que um lugar gere diversidade, este deva, entre outras características, abrigar os mais variados usos, e a densidade de pessoas deva ser alta (inclusive de moradores do local, não só usuários). Então, Jacobs apresenta as seguintes condições:

(...) deve atender a mais de uma função principal [que] (...) devem garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e estejam nos lugares por motivos diferentes, mas sejam capazes de utilizar boa parte da infraestrutura; e (...) ter uma concentração suficientemente alta de pessoas, sejam quais forem seus propósitos. Isso inclui pessoas cujo propósito é morar lá (*ibidem*, p. 167).

Segundo Jacobs, os espaços públicos apresentam variações de popularidade ou impopularidade. No caso das praças “a maioria (...) enquadra-se nessa categoria de uso geral como pátio público” (*ibidem*, p. 99), ou seja, se destinam ao uso cotidiano da população seja ela residente do local, que trabalha nas proximidades ou os dois casos.

É o uso que se dá ao espaço público, diz a autora de *Morte e vida de grandes cidades*, e não os próprios, que determina a vivência nesses espaços. A praça, por si só, como espaço aberto, não é suficiente para a utilização por parte da população. Ela funciona como a rua: quanto mais movimentada, cuidada e segura mais atrairá público. Quanto mais escura, mal-cuidada e isolada, menos apreciada vai ser, embora as duas sejam espaços abertos.

O entorno diz muito. Quanto maior a diversidade de usos do entorno (dos outros espaços públicos e privados), maior a utilização de ruas e praças, maior a diversidade de pessoas e de horários de utilização dos espaços públicos.

Benamy Turkienicz (2008) concorda com as afirmações de Jacobs quando diz, acrescentando que tais afirmativas valem para os lugares centrais da urbe: “[*que*] o desaparecimento de agentes da pluralidade, diversidade e complexidade acaba não só por retirar a alma dos lugares centrais, mas também por criar uma brutal ruptura com os elementos que lhes deram origem” (*ibidem*, p. 129). Os espaços públicos atuais, como se pode observar, passaram por inúmeras transformações conceituais, espaciais e físicas. Assumiram papéis diversos na malha urbana contemporânea, mas, no entanto, ainda são de importância vital na sua estrutura e são sempre elementos centrais nos projetos de requalificação espacial.

Pode-se dizer que os espaços públicos mais tradicionais, como as praças, perderam o papel fundamental de integrador social e articulador espacial. Somente associados a outras atividades ou edificações (como praças vinculadas às áreas reabilitadas ou criadas a partir destas) estes espaços públicos podem subsistir ou se possuem forte apelo histórico ou imagético para a população. No entanto, não estão livres de transformações significativas nem da perda de usuários e até mesmo de área (como o caso da Praça da Alfândega, em Porto Alegre). Observa-se que a transformação dos espaços públicos ao longo dos séculos se dá pela mudança de funções e de necessidades de seus usuários. Novos espaços públicos são

buscados, e as antigas áreas portuárias reabilitadas podem ser alternativas a essa necessidade de transformação e adaptação.

### 2.3 ESPAÇOS PÚBLICOS, *LUGARES* PÚBLICOS

Quase todas as cidades possuem certos espaços que são privilegiados em relação aos outros. Às vezes, uma praça, jardins, um conjunto de ruas, um cruzamento de avenidas, pouco importa o modelo em sua origem, esses **lugares** [*grifo nosso*] concentram significações, são densos de sentidos, atraem o público e simbolizam a cidade. Esses lugares colaboram de forma fundamental na construção de imagens da identidade de cada cidade e sobre eles ocorre a cenarização da vida pública. Eles são assim, concomitantemente, os lugares onde se celebra a vida urbana e a linguagem pela qual se identifica um tipo de urbanidade particular (GOMES e BERDOULAY, 2008, p. 11-2).

A clareza e a precisão do parágrafo acima ao descrever os espaços aos quais se atribui valor e, portanto, caracterizam-se como *lugares* justificam sua transcrição. Nem todo espaço é *lugar*. Enquanto alguns espaços possuem forte imagem na cidade e fazem parte do imaginário coletivo da população, outros, não importando a qualidade ambiental (estética, arquitetônica, urbanística etc.) que ofereçam, não podem ser chamados de *lugares*.

Os *lugares*, necessariamente, evocam uma imagem/sensação e, mais do que isso, evocam uma relação positiva destas com o observador. O espaço deve ter uma conexão com aquele que o vivencia.

É tendência aceitar o fato de se estar orientado no espaço e de se sentir à vontade em lugares (TUAN, 1983). Mas são realmente compreendidos espaço e *lugar*?

Yi-Fu Tuan define: “lugares são centros aos quais atribuímos valor” (TUAN, 1983, p. 4). Da mesma maneira, baseando-se na obra de Tuan, Marcelo Lopes de Souza (2004) utiliza a seguinte afirmação:

A referência aqui [no livro *Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao Planejamento e Gestão Urbanos*] é a idéia de lugar enquanto espaço vivido e dotado de significado, uma realidade intersubjetivamente construída com base na experiência concreta de indivíduos e grupos (SOUZA, 2004, p. 61).

Para Tuan (1983) o *lugar* se estabelece quando as pessoas experimentam o espaço (qualquer espaço) na sua totalidade, com todos os sentidos, e na medida em que o definem e o dotam de significado. O geógrafo analisa a relação do espaço

com as manifestações sociais, ou seja, a forma com que as pessoas percebem o espaço no seu dia a dia e a maneira com que se apropriam dele. O espaço é tido como “símbolo comum de liberdade” (*ibidem*, p. 61), ele é aberto, o que lhe confere a sensação de amplidão e ameaça; já o *lugar* passa a sensação de segurança e estabilidade, uma vez que é “fechado e humanizado” (TUAN, *op. cit.*).

Tuan (1980) estabelece em seu livro *Topofilia*<sup>19</sup> que as pessoas percebem os espaços e estabelecem relações com o *lugar* de forma distinta. Tais indivíduos fazem parte de diferentes grupos culturais e sociais, que atribuem significados e valores variados aos espaços definindo assim *lugares* - a cultura influencia o comportamento e os valores das pessoas, bem como a experiência/ conhecimento, que pode ser íntima (como uma pessoa conhece a própria casa) ou conceitual (como um estudante de arquitetura conhece várias cidades históricas em função de sua aprendizagem).

A própria cidade, como somatório de significados, é um *lugar*. Ela possui vários símbolos e é um símbolo. Por exemplo, a cidade medieval possui características – muralhas, ruas estreitas etc. – que são símbolos (físicos e mentais) de proteção e vida social, assim como tantas outras cidades antigas. “Uma cidade antiga guarda um acervo de fatos nos quais as sucessivas gerações de cidadãos podem se inspirar e recriar sua imagem de lugar” (TUAN, 1983, p. 193). No entanto, cidades novas têm dificuldade em visualizar essas imagens de *lugar* – uma vez que não carregam este passado, esta história –, e tendem a utilizar imagens pré-fabricadas de planejadores e produtores urbanos, que copiam *lugares* legítimos de outros locais sem, no entanto, articularem tais “lugares” com os valores daquela localidade.

Lineu Castello defende, em seu livro *A Percepção de Lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo* (2007), fruto de sua tese de doutoramento, que os *lugares* podem ser construídos deliberadamente e que podem qualificar as cidades contemporâneas. Castello (2007, p. 14-5) define que *lugar* é “um espaço qualificado, ou seja, um espaço que se torna percebido pela população por motivar experiências humanas a partir da apreensão de estímulos ambientais”.

---

<sup>19</sup> “Topofilia associa sentimento com *lugar*” (TUAN, 1980, p. 129).

Esses estímulos<sup>20</sup> podem fazer um *lugar* “acontecer”: por uma narrativa; pela fama; pelos dons naturais; por associação a um prédio histórico; por associação a atos políticos; por associação a tradições locais; pela construção que se faz de uma emoção; pela construção de uma fantasia, uma ilusão, uma “imagem”; pela oferta de conveniências, de utilidades práticas, de facilidades tecnológicas; pela oferta de uma fruição sensorial, de um refrigério (*ibidem*, p. 15-6).

Então, de forma mais abrangente, os estímulos que estes espaços oferecem aos usuários são classificados como sendo: de natureza *sócio-cultural* - ligados às narrativas, à história, à tradição; de natureza *morfológico-imagética* – ligados à natureza e as representações; e de natureza *fruitivo-funcional* – ligados às funções e sensações (*ibidem*, p. 17).

Sobre sua construção no espaço urbano através da imagem, tem-se a afirmação:

Paisagem predominante no cotidiano do homem moderno, o espaço urbano absorve intermitentemente novas imagens, que passam a fazer parte da própria paisagem. A execução e a intervenção finalizada fazem parte desse espaço de trânsito, que se caracteriza pela transformação constante. Espaços despertam diferentes percepções dos passantes, que os identificam como regiões de apropriação. A apropriação, caracterizada como apego de longa duração a lugares específicos, pode ser interpretada como “direito de uso”, alargando o espectro do que se poderia chamar de percepção coletiva de posse, aliás, prevista pela Constituição federal (1988). Posse de algo imaterial, não do objeto, mas do direito de ser inspirado pela memória: a imagem transformada em referencial mnemônico, que ajuda o indivíduo a situar-se no tempo, o seu tempo; a imagem que evoca reminiscências, que faz voltar ao passado e, ao mesmo tempo, ajuda a fazê-lo parte das transformações ocorridas até o presente. A imagem que traz a possibilidade de julgar, nas transformações percebidas, aspectos positivos ou negativos.

Mais do que ajudar a julgar, a imagem ativa capacidades humanas relacionadas à reprodução de ideias sobre a sociedade em que se vive. Em outras palavras, imagens constituem parâmetros para a descrição da sociedade que ocupa o espaço de trânsito. (TURKIENICZ, 2009, p. 123-4).

Todos esses *lugares* possuem a mesma característica, de serem percebidos pela população como espaços que possuem qualidades que os destacam entre os espaços da cidade. Os *lugares* são carregados de imagens e significados diferentes, para diferentes grupos de pessoas.

---

<sup>20</sup> Sobre os estímulos, Castello discorre detalhadamente no livro *A Percepção de Lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo*, aplicando-os à cidade de Porto Alegre. Ver referência.



Os estímulos que esses espaços produzem podem ser os mais variados: ser um lugar natural, onde as condições físicas estimulam o seu uso, podem ser carregados de imagens culturais, podem ter uma “aura”, como define Castello (2007) – por exemplo, as margens do Guaíba na praia do bairro Ipanema ou na Usina do Gasômetro<sup>21</sup>; podem ainda vir da memória do local, das pessoas – condição que só se estabelece com o tempo, como nas praças centrais aqui estudadas, onde seu passado se mistura ao presente através de prédios históricos, árvores centenárias, ruas e calçadas (tantas vezes descritas por historiadores, arquitetos, poetas), e podem ainda ser fruto da mistura de usos e pessoas, da diversidade, da “pluralidade” (*ibidem*, p. 23), como é o caso do Brique da Redenção aos domingos (figura 18) onde pessoas de todos os tipos e classes se misturam, vendendo, comprando, observando, tomando seu chimarrão, fazendo política etc.<sup>22</sup>.

**Figura 18:** Brique da Redenção, Porto Alegre, aos domingos (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em: <<http://portoalegre.blogs.sapo.pt/310.html>>. Acesso em: 09 nov. 2010.

Já Rogério Proença Leite faz a seguinte reflexão sobre espaço e *lugar*:

<sup>21</sup> Ipanema, bairro na zona sul de Porto Alegre e a Usina do Gasômetro, ponto turístico da capital, na área central da cidade, ambos às margens do lago Guaíba, recebem tradicionalmente, muitos visitantes em finais de semana e feriados.

<sup>22</sup> Tradicional feira de artesanato de Porto Alegre ocorre aos domingos na Avenida José Bonifácio junto ao Parque Farroupilha, popular e historicamente conhecido como Parque da Redenção. O Brique apresenta uma grande diversidade de atividades e pessoas.

A noção de *lugar*, menos genérica e abrangente que a de *espaço*, retém uma distinção: podemos entender os *lugares* como demarcações físicas e simbólicas no espaço, cujos usos os qualificam e lhes atribuem sentidos de pertencimento, orientando ações sociais e sendo por estas delimitadas reflexivamente (LEITE, 2007, p. 35).

Segundo ele, alguns lugares possuem relação com aspectos da vida social da cidade, “do passado comum e do inconsciente das pessoas” (LEITE, *op. cit.*). Portanto, a história do lugar deve se confundir com a história das pessoas, fazer parte de seu passado de forma com que a identificação se dê coletivamente. Assim, os lugares tornam-se individuais, ou seja, têm características próprias, que os distinguem dos demais espaços da cidade, e ao mesmo tempo são fruto de representações coletivas e de práticas sociais das pessoas que neles interagem (*ibidem*, p. 39).

De forma diversa, Milton Santos, no livro *A Natureza do Espaço* (2002) utiliza a palavra lugar como sinônimo de local, sítio, ao contrário dos outros autores abordados, que sempre estabelecem uma relação sentimento/valor e *lugar*.

O *lugar* de Santos pode ser visto como produto de uma dinâmica única (com características históricas e culturais próprias) e ao mesmo tempo como a articulação com o mundo, o que torna um local reconhecível no mundo capitalista. “O lugar é, antes de tudo, uma porção da face da terra identificada por um nome” (SANTOS, 1978, p. 121). O espaço atual sofre a influência de várias esferas de relações (mundial, regional, local etc.) e ao mesmo tempo é a forma da sociedade expressar sua individualidade.

Então, para uso desta dissertação, *lugar* é o espaço dotado de valor (histórico, simbólico, de memória individual ou coletiva) e de significado. *Lugar* é o espaço apropriado pela população, ao qual se atribui um sentimento de pertencimento, ou seja, de sentir-se parte de um local.

## 2.4 REABILITAR: UMA QUESTÃO DE CONCEITO

Como visto na Introdução, pode-se dizer que, a partir da década de 1980, muitos dos processos de intervenção passaram a buscar um equilíbrio entre a renovação espacial e a preservação do patrimônio. Neste contexto, duas formas de intervenção destacam-se: a revitalização e a reabilitação.

Facilmente confundíveis como sinônimos, os termos *revitalização* e *reabilitação* foram formalmente conceituados na Carta de Lisboa de 1995 (Carta da Reabilitação Urbana Integrada) e têm por definição:

**Revitalização urbana** - Engloba operações destinadas a **relançar a vida** [*grifo nosso*] econômica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade **sem ou com identidade e características marcadas** [*grifo nosso*].

**Reabilitação urbana** - É uma estratégia de gestão urbana que procura **requalificar a cidade existente** [*grifo nosso*] através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infra-estruturas, espaços públicos, **mantendo a identidade e as características da área** [*grifo nosso*] da cidade a que dizem respeito.

Segundo o artigo terceiro da Carta de Lisboa, a *reabilitação* “deverá colocar o Homem no centro das suas preocupações, procurando melhorar as condições de vida nos Centros Históricos”. Ainda segundo o mesmo artigo, no caso de áreas não residenciais, onde houver atividades em declínio, o processo “deverá orientar-se para a *revitalização*”, mas, no caso de áreas não residenciais já abandonadas, o processo “visará a *requalificação* urbana”, que procura a adaptação de atividades ao local e ao contexto atual.

Note-se, que o conceito de revitalização da Carta de Lisboa se aplica a setores que podem não ter identidade e características notáveis, em oposição ao conceito de reabilitação, que pressupõe que o processo deve manter a identidade e as características do espaço trabalhado. Além disso, o termo revitalização parece priorizar a questão econômica (que deve estar em forte declínio na área visada pela intervenção). As demais questões seriam alavancadas como consequência da nova “vida”/novo fôlego que as atividades ali existentes teriam com o processo posto em prática.

Já o termo reabilitação parece visar o homem (usuário, visitante, morador) como prioridade do processo. As demais questões seriam pensadas em conjunto, para que o indivíduo tenha suas necessidades satisfeitas no local a ser reabilitado, sem perder as características as quais ele está familiarizado.

A Carta de Lisboa também conceitua o termo *requalificação* para áreas abandonadas, que perderam suas atividades. Neste ponto, discorda-se do

documento, uma vez que se entende (e, por conseguinte, adota-se para esta dissertação) o termo requalificar como voltar a atribuir qualidade a algo, sendo qualidade atributo que diferencia alguma coisa de outra, excelência ou virtude. Então, acredita-se que o termo requalificação possa ser empregado para qualquer área debilitada, com ou sem características particulares, abandonadas ou somente subutilizadas. Neste sentido, utilizar-se-á o termo requalificação como alternativa ao termo reabilitação, em função do acima exposto.

Inicialmente empregado na defesa do patrimônio histórico do tipo monumento ou edifício, o termo reabilitação (surgido a partir da década de 1960) estava ligado à questão da conservação, e conflitava com o termo restauração nos debates referentes à preservação (VASCONCELLOS e MELLO, 2006). No entanto, somente mais tarde o termo voltou-se para o urbano.

Leonardo Castriota (2007) apresenta três categorias de atuação na preservação do patrimônio: preservação, conservação e reabilitação. Na última delas destaca que a reabilitação possui semelhanças em relação à conservação no que se refere à concepção de patrimônio e ao tipo de objeto (edificações históricas, paisagem, espaços públicos), e diferenças no que se refere ao marco legal, aos atores e aos profissionais envolvidos, apresentando, a reabilitação, um maior acesso às decisões por parte da sociedade e maior participação da iniciativa privada nas ações. Os profissionais envolvidos, além de arquitetos, historiadores e planejadores urbanos também ganhariam a companhia de gestores na formulação de novos instrumentos urbanísticos, como a operação urbana.

Mesmo apresentando no corpo do texto *Intervenções sobre o patrimônio urbano: modelos e perspectivas* o termo reabilitação, tanto no resumo inicial como no quadro resumo dos modelos, o autor apresenta a palavra revitalização juntamente com o termo reabilitação, no que a presente dissertação mostrou, na conceituação de ambos, haver diferenças sutis.

O arquiteto também traz referências históricas ao termo. Segundo Castriota (2007, p. 21), a Carta de Amsterdã, de 1975, já mencionava a reabilitação urbana:

A reabilitação de bairros antigos deve ser concebida e realizada, tanto quanto possível, sem modificações importantes da composição social dos habitantes e de uma maneira tal que todas as camadas da sociedade se beneficiem de uma operação financiada por fundos públicos.

No entanto, salienta, é a partir da década de 1980 que o paradigma de intervenção ganha força com o “Projeto Estratégico de Reabilitação Integrada de Barcelona”, embora destaque as origens na experiência de Bolonha (que procurava recuperar o patrimônio histórico edificado do centro para uso residencial).

O projeto catalão:

Procura tratar os diferentes problemas urbanos da capital da Catalunha (Espanha) de forma articulada e simultânea, estruturando-se em torno de um plano integral e multicefálico, que reúna ao mesmo tempo projetos urbanístico, culturais, sócio-econômicos e de desenvolvimento social, além de incorporar de forma decisiva o princípio da cooperação público-privada em torno de tarefas concretas e a efetiva participação da comunidade (*ibidem*, p. 23).

Com isso, o Estado ganha um parceiro de investimento, a iniciativa privada, e perde um pouco do papel restritivo/impositivo. A parceria requer negociação, comprometimento de ambas as partes e planejamento.

A experiência da reabilitação como instrumento de planejamento possui, em alguns países, uma força muito maior do que no Brasil, onde esses projetos de intervenção, efetivados, ainda são poucos. Em Portugal, observa-se que o conceito está fortemente ligado à questão da habitação, onde inúmeros<sup>23</sup> são os projetos de reabilitação de áreas com patrimônio histórico edificado que pretendem trazer novo ânimo (permanente) a estas áreas, através da volta de moradores.

Segundo documento da Câmara Municipal de Lisboa (2011, p. 8), de 2011, *Estratégia de reabilitação urbana de Lisboa*, a reabilitação tem por conceito o utilizado pelo Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (Decreto-Lei 307/2009):

A forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património [*sic*] urbanístico e imobiliário é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infra-estruturas urbanas, dos equipamentos e dos espaços urbanos ou verdes de utilização colectiva [*sic*] e de obras de construção, reconstrução, ampliação, conservação, ou demolição dos edifícios.

Observa-se que o conceito não menciona a questão da habitação nesse processo de intervenção, mesmo sendo essa uma premissa das intervenções portuguesas e que, anteriormente a esse documento, a Carta de Lisboa, já

<sup>23</sup> Uma breve consulta a Internet apresenta os programas de reabilitação de áreas, principalmente em Lisboa e na cidade do Porto.

mencionava a situação das “populações residentes”. A diferença está em mencionar, explicitamente, a manutenção do patrimônio na sua totalidade ou grande maioria. Outros documentos portugueses, que versam sobre a conceituação, mencionam que os demais tipos de intervenção – renovação, regeneração, revitalização, reestruturação etc. – não têm a mesma preocupação.

Outras experiências, como a de Buenos Aires com o Porto Madero, mesclam a recuperação de prédios (armazéns para habitação, serviços e comércio) e a preservação de equipamentos portuários (guindastes) com a proposição de novos edifícios e equipamentos urbanos, não deixando de lado o caráter portuário do local (inclusive com navios-museu atracados), mas oportunizando novas atividades para atrair moradores da cidade e turistas, como será detalhado no Capítulo III.

Além da experiência da cidade portenha, o capítulo a seguir também apresenta uma experiência nacional, que vem do norte do país. Igualmente projetados na década de 1990, os Complexos de Belém, capital do Estado do Pará, possuem características que podem ser comparadas a outros processos de reabilitação.

Segundo Raquel Rolnik (2006), as obras de intervenção urbana de reabilitação ainda são pontuais no Brasil, e não integram políticas e projetos que objetivam alterar a cidade como um todo ou grandes áreas dela. Do mesmo modo, ainda são por muitos mal vistas, em face da grande demanda por obras (intervenções) básicas como infraestrutura e regularização fundiária.

Na América do Norte, diz a autora, o trinômio equipamentos culturais, entretenimento e gastronomia foi responsável por alavancar os projetos de requalificação, ampliando os espaços públicos, trazendo enobrecimento à área e reavendo o investimento de recursos públicos. No Brasil, observa-se que o enobrecimento de uma área significa a “morte” de outra, e a área enobrecida, por sua vez, expulsa atividades populares que irão se estabelecer em outra área da cidade (ROLNIK, *op. cit.*). A sobreposição de responsabilidades (de controle e gestão) de múltiplos entes, de várias esferas de governo, também acaba por alavancar o processo. Além disso, requalificar um espaço ainda é, segundo a autora, sinônimo de gentrificação.

Saint-Clair Trindade Junior destaca que a reabilitação:

(...) preserva os usos já configurados e a população moradora, evitando-se grandes rupturas ou alterações, senão aquelas que visem à reabilitação/requalificação do patrimônio histórico, arquitetônico, artístico, paisagístico e das formas arraigadas de uso e apropriação do espaço (TRINDADE JUNIOR, 2006, p. 77).

Este é o tipo de intervenção a ser utilizado em cidades com tradição histórica, com uma “memória relativamente preservada”. Segue dizendo:

No caso brasileiro, essas estratégias de reabilitação urbana nas áreas centrais acabam por refletir diferentes tendências de políticas urbanas que se fazem mais presentes nos últimos anos. Tais políticas passam a integrar a agenda dos governos com o intuito de promover a cidade (TRINDADE JUNIOR, *op. cit.*).

A promoção da cidade, por sua vez, a coloca no roteiro internacional das cidades requalificadas, ganha críticas positivas da população com a propaganda gerada pelo fato e com a possibilidade de que outras áreas da cidade também venham a ser valorizadas, em um “efeito cascata”.

Os exemplares de requalificação urbana existentes no Brasil hoje, ainda são poucos, concentrados junto às áreas centrais, e acabam por se espelhar em projetos estrangeiros, recebendo as mesmas críticas que estes: a gentrificação, a espetacularização da vida pública, o mascaramento de outros problemas mais urgentes da cidade.

Encontrar nesses projetos condições de valorizar o patrimônio urbano subutilizado, construir o sentimento de pertencimento na população a ponto de tomarem parte no processo de requalificação urbanística ainda parece ser deixado em segundo plano nas críticas encontradas durante a pesquisa – são poucos os autores que se dispõem a tecer críticas positivas sobre os projetos e seus desmembramentos.

Segundo Ultramari (*s/d*), os novos projetos de intervenção urbana no Brasil têm características específicas em função das causas de implantação. Enquanto que na Europa e nos Estados Unidos muitos projetos iniciaram em função de guerras ou de deslocamento de populações para a periferia, os projetos brasileiros, por serem bem mais recentes, se baseiam em demandas culturais – necessidades de áreas de lazer e prédios culturais – e são localizados normalmente em áreas tradicionais e históricas da cidade, como é o caso do centro de Belém.

### 3 REABILITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS: EXPERIÊNCIAS RECENTES

Meu objetivo não é dizer que isso ou aquilo é fantástico e que vocês têm que imitar. O que pretendo mostrar nos permitirá uma reflexão mais geral, ou seja, extrair conseqüências e reflexões mais genéricas a partir de uma experiência concreta (BORJA *in* TORRES e BELTRAND, 2009, p. 167).

Há muito, o homem utiliza a navegação para o seu deslocamento e de mercadorias. Por um longo período, o recebimento de pessoas e mercadorias se deu diretamente pelas margens marítimas, fluviais e lacustres, sem qualquer elemento que fizesse a ligação da embarcação e da terra firme. Logo, tais equipamentos foram surgindo – de início instalações rudimentares de madeira até as sofisticadas edificações atuais. Tais mudanças se deram não só pelo conhecimento e incremento de técnicas construtivas, mas também pela necessidade, em face da modernização dos meios de transporte de passageiros e de cargas.

Os portos acompanharam essa evolução, assim como as cidades a eles conectadas. No entanto, alguns deles, pelos motivos os mais diversos (localização na malha urbana, novos meios de transporte, deslocamento de demandas pelo transporte por navegação etc.), não conseguiram ou não puderam acompanhar a intensa transformação na logística, no transporte e no armazenamento de cargas, e acabaram obsoletos. Essas áreas, pouco a pouco, foram deixando de serem utilizadas, mas permaneceram ligadas à cidade.

Algumas das antigas áreas portuárias nasceram com o núcleo inicial da cidade – diretamente vinculadas a este. Onde as primeiras moradias se situavam, onde comércio e serviços eram realizados, a vida social e econômica praticamente se limitava ao núcleo. Mais tarde, com o crescimento da cidade, se viram ligadas ao centro urbano, com papel fundamental de conector e distribuidor, não só de bens e serviços, como também da imagem da cidade, serviam de porta de entrada.

Pode-se dizer que a história dos portos do Brasil, especificamente, só dá um grande passo em 1808, com a abertura dos portos às “nações amigas” por Dom João VI. No início, em função da abertura, houve necessidade de modernização, que não passou da construção de atracadouros com trapiches, em águas com pouca profundidade (de acordo com o modelo adotado na época) – uma vez que o trabalho era braçal (basicamente escravo) e as instalações precárias não havia como se utilizar calados mais profundos.



Até o final do século XIX, a maioria dos portos brasileiros apresentava aspectos dos portos coloniais. No início do século XX, no entanto, houve a modernização dos portos da República (ALVES, 2005). Até 1930, a importância dos portos e suas atividades era reconhecida pelo governo. A partir dessa data, as operações nas áreas portuárias foram sendo dificultadas por leis e práticas, desestimulando negócios. Inúmeras áreas portuárias foram substituídas ou abandonadas. As ligadas aos centros urbanos também assistiram ao declínio destes.

Com a melhoria da logística e do transporte terrestre (ferrovias, estradas etc.), as opções aumentam, e a navegação começa a perder mercado. Também os portos deveriam ser modernizados, mas alguns, ligados aos centros urbanos já consolidados e estruturados, não tinham para onde se expandirem. As áreas portuárias ligadas aos centros urbanos passam, a cada dia, a abrigar menos funções. Muitos dos centros das cidades, igualmente por diversas razões, também padecem.

Devido ao progresso tecnológico, as áreas portuárias se deterioraram rapidamente. A adoção do container para a armazenagem e transporte de cargas possibilitou a utilização de navios cada vez maiores. Para tanto, os portos deveriam ter canais e áreas de estocagem (docas e depósitos) compatíveis com tal progresso o que fez com que houvesse o esvaziamento dos antigos portos, inapropriados a esse novo tipo de demanda e sem condições para que houvesse uma reestruturação – uma vez que, historicamente, ligados a centros urbanos já consolidados, e limitados pela margem, encontram neles barreiras dificilmente transponíveis.

As transformações na economia portuária resultaram no declínio dos portos tradicionais, deixando esses locais vagos e disponíveis para outros usos (ou sem uso algum), locais esses de excelente localização e infraestrutura totalmente instalada. Os “muros” criados por esses sítios desconectaram-nos da malha urbana e a cidade separou-se da sua frente d’água. Além disso, problemas de jurisdição e administração também são um entrave constante no desenvolvimento e reabilitação da área portuária.

No cenário internacional, no entanto, a preocupação com tais áreas e a constatação da necessidade de recuperação não demoraram a aparecer, bem como as propostas de reformulação – desde a década de 1960, os Estados Unidos

trabalham na recuperação das áreas portuárias, como o caso de Baltimore, por exemplo<sup>24</sup>.

Com a busca da revalorização e da requalificação das áreas centrais, a área portuária subutilizada ganha uma nova chance. Investidores e planejadores urbanos vêm nelas a história da cidade, vêm bons negócios e turismo. A antiga área portuária volta ao cenário urbano.

A redescoberta das zonas urbanas costeiras e a reutilização das áreas vizinhas ao centro das cidades portuárias, formadas muitas vezes por estuários, lagos, rios, baías, passou a se tornar fenômeno cada vez mais freqüente, recebendo grande impulso de desenvolvimento, por oferecer a possibilidade de criação de novos espaços abertos públicos (NEVES *et al.*, 2009, p. 98).

As cidades passam a voltar-se para os seus interiores. Ao invés de se expandirem iniciou-se a ocupação dos vazios urbanos, a reutilização do patrimônio existente, a mistura dos usos e a requalificação dos espaços. Não mais eram vistos o modelo modernista/fordista da produção em massa, as obras tipo “arrasa-quarteirão”. O modelo neoliberal impunha a nova visão de desenvolvimento, apoiado nos movimentos comunitários e ambientalistas cada vez mais em voga – e mais fortes (DEL RIO, 1993).

A requalificação de áreas como tendência mundial fez com que as áreas portuárias passassem a interessar ao turismo cultural, e suas qualidades paisagísticas (proximidade com a água), logísticas (normalmente próximos a centros urbanos com infraestrutura existente) e imobiliárias (áreas com potencial de investimento) destacam o crescimento pelo interesse de intervir nessas áreas.

Segundo o autor citado, com uma nova mistura no uso do solo que inclui turismo recreativo, cultural, de compras e negócios e, em alguns casos, habitação, vários exemplos foram surgindo no final da década de 70 e nos anos 80 nos Estados Unidos e na Europa – vale lembrar que essa tendência urbanística chegou à América do Sul tempos depois, com o projeto de reabilitação do Porto Madero iniciado no final da década de 80. Outro importante atrativo da área portuária é a própria atividade portuária – de barcos de passeio, lazer e até pedalinhos – que em alguns projetos torna-se o diferencial na hora da negociação desses lotes. Além, é claro, de barcos históricos que podem se tornar museus, navios-escola etc.

---

<sup>24</sup> Para saber mais sobre a intervenção em Baltimore consultar DEL RIO, Vicente. *Introdução ao desenho Urbano no processo de planejamento*. Ver referência.

Áreas portuárias podem também ser locais de espetáculos ou eventos ocasionais (exposições, feiras, festas) que utilizam a centralidade e a acessibilidade como fatores determinantes da escolha de tais locais - muitas vezes, como foi o caso de Barcelona, por exemplo, as cidades justificam o investimento na requalificação com grandes exposições mundiais, olimpíadas, feiras internacionais. Segundo Guerra (2005, p. 02), “as cidades que tomaram a frente no processo de recuperação dessas áreas acabaram por forjar procedimentos de planejamento urbano que se tornaram modelos para as outras (...)”.

Todas as áreas que passaram por reconversões das antigas atividades portuárias para uma mistura de atividades – habitação, comércio, serviços etc. – tiveram o apoio financeiro tanto das várias esferas de governo, como da iniciativa privada. Ao governo cabe a ordenação do território e quase sempre a instalação das redes de infraestrutura, e à iniciativa privada cabem os investimentos nas edificações, o que acaba gerando uma constante: a parceria público-privada e a mistura de atividades.

Também as diferenças no planejamento urbano e no processo de recuperação das cidades vêm de encontro com as realidades locais – com geografias e história diversas. Para que o processo de reabilitação ocorra com sucesso vê-se cada vez mais a utilização de *city marketing* que, segundo Souza (2004, p.304), “(...) servirá para mostrar os resultados de um trabalho sério e bem feito, o que poderá contribuir para um aumento da auto-estima da população local e um reforça na legitimidade da administração (...)”, mas não deve ter teor enganador nem ser utilizado como propaganda política para a administração.

O Brasil, como nos demais processos históricos de intervenção (destacados na Introdução), seguiu lentamente tais exemplos, mas foi o exemplo de Barcelona, na década de 1980, que realmente despertou o interesse no processo das áreas portuárias. Pode-se dizer que o processo de “revitalização”<sup>25</sup> da área portuária foi complementado pelo processo de requalificação de seu entorno imediato, a Barceloneta, em um grande processo interventivo, onde se buscou a manutenção do caráter náutico (não se pode dizer portuário, apesar de o porto ainda existir e funcionar, na continuação do Port Vell), com a criação de novas atividades e a recuperação da função habitação. A inovação na forma de planejamento e gestão

---

<sup>25</sup> O termo reabilitação não era empregado para essas áreas à época e pouco se vê, ainda hoje, nos textos sobre a questão, a utilização de termo diverso ao de *revitalização*.

urbanos, também fez do “modelo Barcelona”, parâmetro para diversas cidades com zonas similares, ávidas para concorrer nesse novo mercado da cidade como bem de consumo.

A seguir, apresentar-se-á dois exemplares do processo de reabilitação de áreas portuárias e seus entornos que foram realizados na década de 1990. Ambos ligados à área central e com *waterfronts* fluviais. O primeiro, serve de referência a outros projetos de reabilitação, assim como o já comentado Port Vell. O segundo, influenciado pelo primeiro, agora serve de referência a outras cidades brasileiras somando-se a tantas áreas já reabilitadas desde a década de 1990.

### 3.2 BUENOS AIRES, ARGENTINA

A primeira fundação de Buenos Aires foi realizada por Pedro de Mendoza no ano de 1536. Como em todas as conquistas espanholas na América, Mendoza chegou da Espanha em busca de metais preciosos – saliente-se que só encontrou prata, em Potosí – e chamou a terra de “Porto e Real de Nossa Senhora Santa Maria dos Bons Ares”.

Assediados pela fome e pela hostilidade da população indígena, os espanhóis, que permaneciam às margens do Rio da Prata, decidiram, em 1541, abandonar a precária fortaleza e mudar os poucos residentes de Buenos Aires para Assunção (fundada em 1537). Dessa cidade, partiu a expedição que estabeleceria a segunda e definitiva fundação da atual capital portenha, realizada em 1580 por Juan de Garay, que a chamou de “Santíssima Trindade e o Porto de Santa Maria dos Bons Ares”.

Hoje, Buenos Aires, capital da Argentina, é a terceira maior cidade da América do Sul, com uma população de aproximadamente 3 milhões de habitantes (a região metropolitana chega a quase 13 milhões de habitantes), que vivem em um total de 203 Km<sup>2</sup>, divididos em 48 bairros. A densidade demográfica é de 13.679,6 hab/ km<sup>2</sup> (dados de 2010, do *site* oficial de Buenos Aires).

#### 3.2.1 Histórico da Área do Porto Madero

O Rio da Prata sempre teve um papel fundamental ao longo da história da cidade de Buenos Aires. As primeiras obras civis foram realizadas em 1607, pelo

sucessor de Juan de Garay, Hernando Saavedra, que autorizou a construção de um cais de madeira para a amarração, a carga e descarga de navios, assim como torres dotadas de armamentos para a defesa dessa entrada da cidade. Posteriormente, outras melhoras somaram-se às precárias instalações portuárias, como um dique para o atraque dos navios no “Baixo das Catalinas”. Então, a infraestrutura do Rio da Prata ficou com dois portos naturais de águas profundas para barcos de grande calado – Montevideu e a Enseada de Barragán – e o porto de Buenos Aires, para navios de menor calado, uma vez que o acesso ao porto, devido às características do rio, era difícil - em frente às margens da cidade havia um banco de areia que impedia o acesso direto.

Entre os primeiros projetos para o porto argentino, estão o de Juan de Echeverría em 1755, e o de Francisco de Vianes em 1761. Em 1771, o engenheiro Francisco Rodrigues y Cardoso projetou um dique retangular com a embocadura na sua extremidade leste, que teria uma capacidade para trezentas embarcações.

Em 1805, o engenheiro hidráulico Eustaquio Giannini projetou a primeira intenção de reformulação da área portuária com a canalização do Riachuelo que ia desde a atual Praça de Maio até Barrancas.

Com a fundação da República, foi contratado o engenheiro hidráulico Santiago Bevans que, em 1823, formulou três propostas: uma localizada em frente ao Retiro, com um porto ultramar e outro de cabotagem, a segunda proposta trazia um dique no bairro La Boca unido por um canal ao Riachuelo e a terceira seria uma complementação desta. No ano seguinte, Guillermo Micklejon apresentou propostas de aumentar o terreno do porto (através de aterros), complementando com uma doca com cais.

Nos anos que se seguiram, diversas foram as propostas de ampliação ou modificação da área portuária, desde a criação de diques, docas, construção de novas edificações etc. Entre 1876 e 1886, dois propositores rivalizaram para levar adiante seus projetos de renovação do porto de Buenos Aires. Um forte debate precedeu a eleição definitiva do desenho portuário entre grupos com diferentes interesses na capital portenha. Os projetos foram apresentados pelo engenheiro Luis Huergo e pelo comerciante Eduardo Madero.

De acordo com informações da Corporação Antigo Porto Madero, a posição do grupo encabeçado pelo engenheiro Luis Huergo sustentava que o novo porto deveria partir do melhoramento do antigo porto de cabotagem já existente, o

Riachuelo. Propunha-se, então, melhorar o Riachuelo regularizando-o e dragando seu leito, também a melhoria dos cais de atracque e dos depósitos da costa e a unificação do acesso ao porto através do canal sul, adotando uma solução de docas abertas e dentiformes, construídas desde o sul até o norte e mantendo o Riachuelo como epicentro do desenvolvimento.

O desenho de docas paralelas de 120 metros de largura, separadas por cais de 100 metros, se localizava em frente à costa da cidade, ao sul da Praça de Maio – situação que permitia que o projeto se expandisse indefinidamente até o norte, em função do trânsito emergente. Segundo a planificação prevista, sua construção, em etapas graduais, permitia o financiamento das obras mediante o próprio funcionamento do porto, dispensando empréstimos estrangeiros.

O importante comerciante de Buenos Aires, Eduardo Madero, chegou a apresentar três projetos para o porto (1861, 1869, 1881) sendo o terceiro finalmente aprovado, em uma apresentação para o então presidente da Argentina Julio A. Roca, depois de uma viagem de Madero a Londres.

O projeto, do engenheiro John Hawkshaw, com financiamento aprovado pela Baring Brothers, localizava o porto sobre a frente leste da cidade. Consistia em um canal de 21 pés de profundidade, uma muralha exterior, uma doca e quatro diques interconectados através de pontes para carga e descarga com a mesma profundidade. Na costa e, seguindo a linha dos diques, se construiriam depósitos com grandes ganchos hidráulicos para permitir a carga e descarga direto dos porões dos navios – um projeto mais moderno e engenhoso do que o de Huergo.

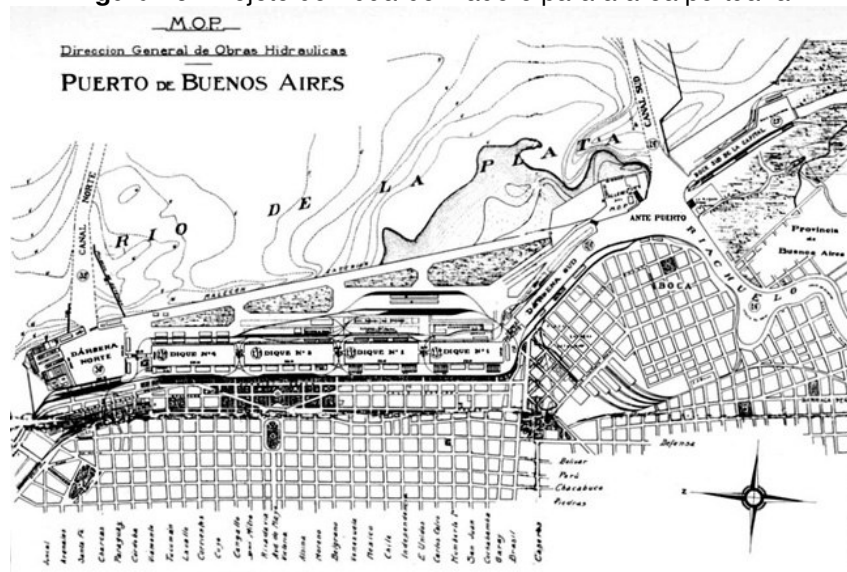
Em 1882, por lei, o Congresso Nacional finalmente autorizou o Poder Executivo a iniciar as obras portuárias entre a antiga usina de gás (ao norte) e a “boca” do Riachuelo, conforme o projeto de Madero. Dois anos mais tarde, firmou-se o contrato entre a empresa Eduardo Madero & Filhos, a direção técnica de engenheiros britânicos da Hawkshaw & Filhos e Hayter e a construtora Thomas Walker & Cia. Em 1889, o vice-presidente Carlos Pellegrini inaugurou a primeira parte das obras: a doca sul, que contava com uma superfície de espelho d’água de 14,16 hectares. Nos anos seguintes, o ritmo de construção foi constante. Ao se iniciarem as obras do dique número quatro, foi proposta a ampliação do projeto original – com projeto de oficinas para a reparação de embarcações entre outras melhorias –, que foi aprovado em 1895.

Com 17 mil metros de cais, 134,4 hectares de superfície de espelho d'água, 219,8 mil metros quadrados de galpões, 6,1 metros de calado e 97 quilômetros de vias férreas, em 1897, era inaugurado o “Porto Madero”, como ficou conhecido. Pouco tempo depois, o porto já estava desatualizado.

Conforme havia previsto o engenheiro Huergo, logo começaram a aparecer problemas técnicos no porto recém construído. A tonelagem dos barcos, que ficava entre quatro e dez milhões, passou para vinte milhões no início do século XX, em razão do avanço tecnológico e de logística. Somado ao aumento da atividade portuária, devido ao desenvolvimento da economia argentina e do intercâmbio, a obsolescência do sistema de diques fechados logo se tornou evidente. Em 1907, o governo lançou um concurso para a ampliação portuária cuja ganhadora foi a empresa Thomas Walker & Cia.

O projeto se localizava ao norte do porto Madero e era composto de seis docas abertas, separadas por espigões e protegido por dois recifes artificiais (deve-se salientar: basicamente como o projeto de Huergo). As obras iniciaram-se em 1911, mas, em consequência da Primeira Guerra Mundial, o Estado argentino teve que assumir a construção do porto, que foi finalizado totalmente em 1932. Sua construção determinou o isolamento da zona central da capital argentina de sua costa.

**Figura 19:** Projeto de Eduardo Madero para a área portuária.



Fonte: Disponível em: <<http://www.puertomadero.com>>. Acesso em: 10 jul. 2011.

**Figura 20:** Puerto Madero por volta de 1900 (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em:

<<http://rpmedia.ask.com/ts?u=/wikipedia/commons/thumb/c/ca/Puertoba.jpg/150px-Puertoba.jpg>>.

Acesso em: 27 set. 2010.

### 3.2.2 Intenções: o Centro Histórico e a área portuária

Segundo o site oficial do Porto Madero<sup>26</sup>, desde meados da década de 1920, uma série de planos urbanísticos foram elaborados – ou detalhados em capítulos destes – para integrar a área do porto ao conjunto da cidade. Entre eles, o Plano da Comissão Edilícia (1923-1925) previa a criação de uma grande avenida costeira, a continuidade dos jardins da casa do Governo até os diques do porto, suprimir os galpões paralelos ao rio, trocando-os por prédios perpendiculares, e previa ainda a criação de uma praça monumental como marco de entrada da cidade.

Entre 1938 e 1940, Le Corbusier elabora proposta para a cidade (com a colaboração de Jorge Ferrari Hardoy e Juan Kurchan, e que só foi publicado em 1947). Tal proposta propunha a eliminação do Porto Madero, criando em seu lugar uma área para entretenimento público (cultural e desportivo), bem como um museu e um estádio municipal. O Porto Novo seria um ‘porto comercial’ e em outra área seria criado o ‘porto industrial’ (área do Riachuelo). Seria também criada uma ilha artificial (a *‘cité des affaires’*) composta de cinco arranha-céus, ligada à cidade pelo prolongamento da Avenida de Maio. Também o Plano Regulador da Cidade de Buenos Aires (1959-1960) propunha a eliminação dos velhos diques do Porto Madero, a recuperação da área para usos administrativos, culturais, de esportes,

<sup>26</sup> Disponível em: <<http://www.puertomadero.com>>.



lazer etc., e o assentamento de um grande parque recreativo central na zona do porto.

Em 1969, foi elaborado o Esquema Diretor para o ano 2000, que projetava o desenvolvimento para um período de trinta anos e que propunha para a área do porto Madero a preservação dos depósitos, a instalação de um parque central metropolitano e uma área residencial entre o dique e o prolongamento da avenida Brasil. Dois anos depois, plano elaborado pelo arquiteto Juan Kurchan apresentava quase as mesmas idéias, sem a presença da habitação.

Note-se que diversas dessas idéias para a área estão em sintonia com o conceito de reabilitação urbana, mesmo que as décadas de 1960 e 1970 sejam mais marcadas, de modo geral, por intervenções do Período de Preservação Urbana.

Na década de 80, duas correntes tomaram força na Argentina – forças estas que desde o final da Segunda Guerra Mundial já eram conhecidas na Europa e que, no Brasil, tomaram corpo anos depois que no vizinho portenho: a corrente da revalorização e reciclagem do patrimônio histórico, e a da ecologia. Foram promovidos debates e realizados concursos de idéias, mas devido à situação econômica do país após os anos de ditadura, nada de concreto foi realizado.

A área central recebe propostas de ampliação e, em 1985, é firmado Convênio entre a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UBA) e a Secretaria de Estado de Transporte. Houve uma proposta para a recuperação e desenvolvimento da área do porto Madero, da costa sul e do aterro sobre o rio. Os estudos realizados levaram em conta os antecedentes históricos, um inventário das propostas anteriores e um levantamento detalhado da área (de estado físico aos proprietários). Durante o período de estudos, foi promulgada a declaração de “reserva ecológica” da área aterrada, que impunha a sua preservação, bem como, uma análise a qual afirmava que os diques 1 e 3 do antigo porto eram inutilizáveis. As principais idéias para área eram formular um Plano Geral para a área, a ser realizado em etapas, compatibilizar a proposta de urbanização da área com a da expansão da área central (mas com a liberdade na escolha do uso do solo), e preservar e reabilitar todos os edifícios, áreas verdes e equipamentos portuários com valor histórico, cultural e econômico.

Só no final dos anos 1980 e início da década de 1990 o processo de transformação da área foi impulsionado. Graças a um Acordo de Cooperação firmado entre as prefeituras de Buenos Aires e Barcelona, a capital portenha contou

com a colaboração da prefeitura catalã quando da criação da corporação que administraria o Porto Madero.

Em 1989, o Ministério de Obras e Serviços Públicos, o Ministério do Interior – representando o Poder Executivo Federal – e a Prefeitura de Buenos Aires, firmaram um convênio pelo qual concordavam em constituir uma sociedade anônima (como sócios iguais), com o fim de impulsionar a requalificação da antiga área portuária: estava criada a Corporação Antigo Porto Madero (“Corporación Antigo Puerto Madero S.A.”). O governo federal transferiu a propriedade de 170 hectares (área total do porto), que tinha jurisdição sobreposta de vários órgãos do governo à Corporação, enquanto que o governo municipal definiu as normas que regulamentariam o desenvolvimento urbano da área. A transferência definitiva do domínio para a Corporação ocorreu um ano mais tarde. Até hoje, a corporação administra o Porto Madero e todo seu desenvolvimento, fornecendo os dados históricos e de crescimento constantes nesta dissertação<sup>27</sup>.

A Corporação, por sua vez, estabeleceu um convênio com a Sociedade Central de Arquitetos e a Prefeitura Municipal para a convocação de um concurso nacional de idéias para a transformação do antigo porto Madero. O convênio definiu que, do concurso, deveria surgir um “Plano Mestre”, um projeto de diretrizes para o desenvolvimento da área, que definisse uma estrutura de uso dos espaços, volumes, circulações e recreação. As bases para o Concurso Nacional de Ideias estabeleciam a requalificação da área, em substituição à situação de deterioração e abandono em que se encontrava, a recomposição do caráter urbano, capaz de equilibrar o déficit de áreas públicas e de acessibilidade com a área central, a promoção do abrigo de atividades terciárias, tais como, escritórios públicos e privados, comércio e atividades culturais, além de espaços residenciais e a reconquista do rio, incorporando áreas verdes para recreação e entretenimento.

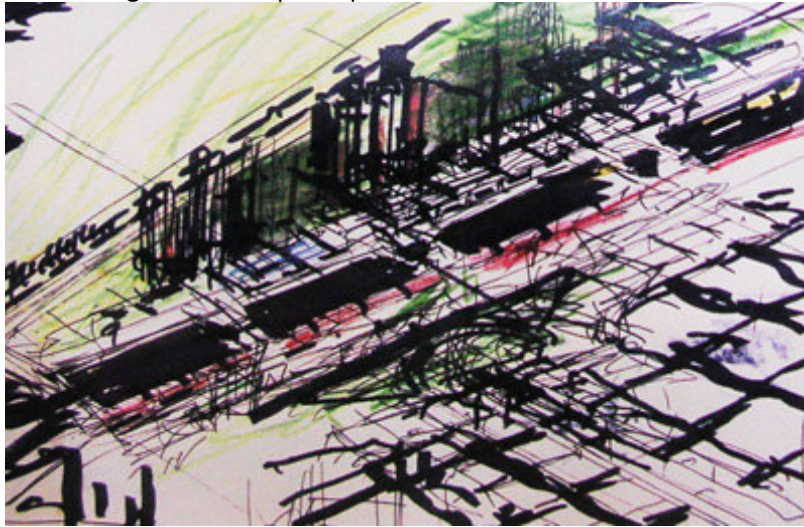
O concurso teve uma presença de 96 estudos inscritos, de profissionais de todo o país. Em 1992, um júri outorgou o primeiro prêmio a três equipes. Conforme estabelecia o concurso, três integrantes de cada equipe vencedora formaram uma nova equipe para trabalhar na definição dos espaços e da volumetria.

---

<sup>27</sup> Informações colhidas no *site* oficial da Corporação: disponível em: <<http://www.corporacionpuertomadero.com>>. Acesso em: 14 jun. 2006.

Para tanto, deveria se levar em conta a arquitetura particular do porto (característica do período de sua construção<sup>28</sup>). Um dos objetivos dos técnicos era, então, não terminar com o “estilo portuário”, bem como assegurar a preservação de alguns prédios históricos que deveriam ser reciclados.

**Figura 21:** Proposta para a área do Puerto Madero.



Fonte: Disponível em: <[http://www.puertomadero.com/concurso\\_esp.php](http://www.puertomadero.com/concurso_esp.php)>. Acesso em: 12 jul. 2011.

O Plano Mestre serviu para estabelecer as diretrizes e uma estrutura básica que determinariam as etapas de desenvolvimento na área. A estrutura do plano apresentava uma tira estreita de edificações sobre as bordas dos diques, contemplando a preservação edilícia das docas de tijolos que existem sobre o setor oeste. No setor leste, a faixa lindeira à borda dos diques apresentava também edificações de baixa altura. A faixa logo atrás trazia edificações com mais altura e duas concentrações de torres localizavam-se nas avenidas centrais transversais.

O plano contemplava ainda a construção de dois grandes parques até o leste dos diques II e III, criando uma ampla área de entretenimento que se vincularia com o setor sul, requalificando toda área costeira. Amplos passeios públicos na borda dos diques demonstravam a intenção da retomada da relação da cidade e seu rio.

As bases do concurso determinaram a reconversão da área para resgatá-la do abandono, de maneira que contribuísse no equilíbrio dos déficits urbanos do centro da cidade; fixaram uma ocupação máxima de um milhão e meio

<sup>28</sup> Edifícios funcionais, com modelos na sua maioria vindos da Inglaterra, caracterizados pelos tijolos à vista, ferro usado na estrutura, portas grandes para carga e descarga e plataformas de madeira e grandes janelas de vidro que permitiam uma boa luminosidade.

de metros quadrados, a mais baixa projetada entre os planos urbanos que o antecederam, somado a grandes superfícies de espaços verdes e o acesso livre ao rio. Não seria então uma simples expansão do centro, mas dos usos residenciais, de serviços e comércio. A presença dos espelhos d'água dos diques, e dos espaços verdes determinaram a contemplação de atividades recreativas, culturais e desportivas. Estabelece-se a necessidade de conservar os galpões devido ao seu importante valor patrimonial. (...) O projeto elaborado pelos três primeiros prêmios do concurso faz parte hoje do Código de Planejamento Urbano da Cidade de Buenos Aires<sup>29</sup>.

Pode-se afirmar que o Plano apresenta um resumo do que acontecia nas intervenções urbanas na década de 1990. A preocupação com o patrimônio e a ânsia pela requalificação de áreas degradadas, fazem da área do porto Madero, uma oportunidade única para Buenos Aires se lançar na competição internacional de cidades em busca de investimentos, podendo, para isso, contar com o conhecimento de técnicos que já haviam trabalhado no Port Vell. As mesmas características da intervenção em Barcelona estão presentes no Plano Mestre do Porto Madero: mix de atividades, recuperação do patrimônio, requalificação espacial e da infraestrutura existente, destaque ao espaço público etc.

**Figura 22:** Master Plan do Puerto Madero.



Fonte: Disponível em: <<http://sosbuenosaires.blogspot.com/2011/01/bairros-historia-e-turismo-puerto.html>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

O Código de Planejamento Urbano de Buenos Aires (Lei 449/2000) traz as informações referentes às atuações sobre o solo e edificações da capital portenha, é

<sup>29</sup> Tradução da autora a partir do original transcrito do site oficial do Puerto Madero, acesso em: 24 jun. 2001.

bastante específico, e apresenta diversos distritos e suas particularidades. A antiga área portuária corresponde ao Distrito U32 – Área de Proteção Patrimonial Antigo Porto Madero (BUENOS AIRES, 2000). As especificações para a área compreendem tipos edifícios, circulações (veículos, pedestres e embarcações), proteção ambiental (inclusive visual), delimita usos e funções das edificações, do espaços público e dos espelhos d'água, estacionamentos, entre outros. Delimita a própria área do porto Madero, especifica índices, tipologias, alturas, traz as vedações e permissões para o espaço.

Caráter: zona destinada à ampliação e complementação dos usos da Área Central, desenvolvida sobre um setor do Antigo Porto Madero que compreende os diques 1, 2, 3, 4, suas laterais e os edifícios dos depósitos adjacentes. Este setor, desafetado de sua função portuária, conserva um alto valor patrimonial arquitetônico e ambiental que deve ser preservado (BUENOS AIRES, 2000, p. 160)<sup>30</sup>.

O Código ainda indica as situações de reabilitação de edificações para a cidade toda (por meio de tabelas, apresenta uma por uma das edificações, através de seus endereços, e determina prazos para a reabilitação), especifica as áreas/imóveis de proteção patrimonial etc.

Para a área do antigo porto Madero, o Código reafirma as proposições do Plano Mestre e do que foi implantado, reforçando a multiplicidade de atividades e funções da área, a preservação do patrimônio, indica a perda do caráter portuário, mas reforça a manutenção da imagem e da história do porto (mais especificamente a importância dela para a identificação da população com o local). Sem as justificativas e argumentos do Plano Mestre, o Código limita-se a informar, burocraticamente, o que se pode e não pode fazer na área.

### **3.2.3 Realizações: a intervenção**

Depois de estabelecido o Plano Mestre, a primeira etapa de obras, no setor oeste, iniciou com as obras de recuperação dos armazéns – devido à importância para o patrimônio histórico, os prédios foram declarados “Área de Proteção Antigo Porto Madero”, com normas específicas. São quatro prédios para cada dique, um

---

<sup>30</sup> Tradução da autora.

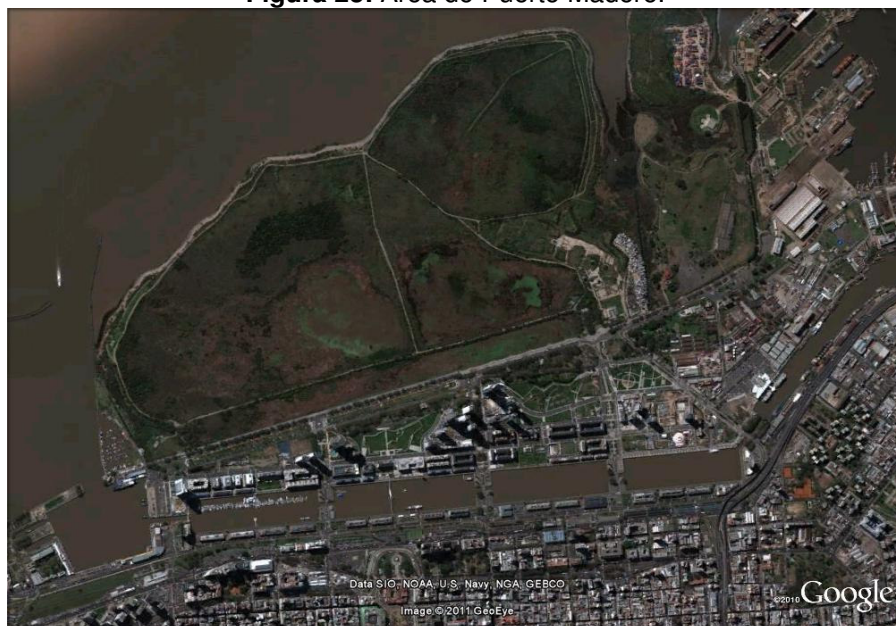
total de dezesseis prédios (320.000 m<sup>2</sup>), sendo que um deles teve que ser totalmente reconstruído devido a um incêndio.

A Corporação determinou que o processo de recuperação fosse feito em duas etapas, começando a serem postos à venda pelo lado norte, o mais valorizado. Nele, se estabeleceriam a Universidade Católica Argentina, restaurantes, lojas, empresas e, ao mesmo tempo, iniciaram-se as obras de infra-estrutura e dos passeios públicos (permitindo assim que, em poucos anos, fossem terminadas as obras de recuperação dos galpões).

O êxito do desenvolvimento do setor oeste potencializou o lançamento da segunda etapa, o setor leste, com terrenos maiores e mais possibilidades construtivas (esta área tem a capacidade de 1,5 milhão de metros quadrados de área construída). Ela representa a parte mais moderna do projeto, em diferença ao setor oeste, de preservação histórica.

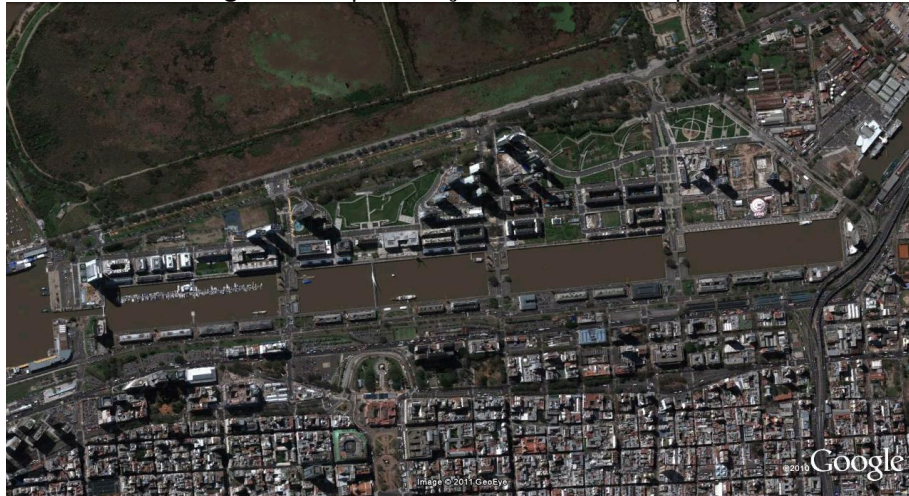
Em 1996, começou a segunda etapa do plano de urbanização através de licitações para a venda das parcelas de forma progressiva. A Corporação teve então que iniciar a “limpeza” (demolições dos prédios que não seriam preservados e desmonte de materiais portuários que não permaneceriam no local, o que gerou muitas discussões sobre a permanência do patrimônio edificado) de uma área três vezes maior que a anterior, para se iniciarem os trabalhos de infraestrutura e abertura das vias projetadas.

**Figura 23:** Área do Puerto Madero.



Fonte: Google Earth. Acesso em: 16 jul. 2011.

**Figura 24:** Aproximação da área dos diques



Fonte: Google Earth. Acesso em: 16 jul. 2011.

Segundo o *site* oficial do Porto Madero, o projeto teve como pauta integrar as novas construções sem perder o caráter portuário. Os armazéns de tijolo à vista do setor oeste foram preservados, bem como, o depósito “El Porteño”, o silo da Junta Nacional de Grãos e a antiga sede administrativa dos “moinhos Rio da Prata”, estas últimas no setor leste - em um total de 19 edifícios, o que demonstra a preocupação com a recuperação e preservação da arquitetura preexistente. No entanto, pode-se dizer que, como na intervenção na Estação das Docas (que será estudada na seqüência), a tentativa resulta em reforçar uma imagem mental histórica da área portuária, uma vez que a função porto foi perdida e que o dia-a-dia das atividades também não está mais presente, não se pode concordar que o caráter portuário foi mantido, mas a memória portuária, através de alguns prédios e equipamentos.

Dados da Corporação informam que a distribuição de superfícies ocorre da seguinte forma: (i) área construída – 39.5 ha (44%); (ii) ruas e passeios públicos – 32.7 ha (36%); (iii) parques – 18 ha (20%), mostrando que a maior parte da área permanece livre de construções. Em relação aos usos, (i) ruas e passeios públicos ocupam 36% da área; (ii) escritórios, 23%; (iii) equipamentos públicos, 17%; (iv) parques também 17%; (v) residências ocupam 6% e (vi) comércio, 1%. Um terço da área do Porto Madero é ocupada por usos particulares, sendo que alguns recebem público externo. Observa-se a presença de residências e diversidade de atividades (até mesmo as ligadas à orla fluvial como navios-museu, por exemplo), características do “modelo” da reabilitação juntamente com a preservação de

edificações históricas (armazéns) e equipamentos que remetem à imagem da infraestrutura portuária.

**Figura 25 e 26:** Armazéns do Puerto Madero, antes e após a intervenção (autor desconhecido).



Fonte: Corporación Antiguo Puerto Madero.

A área principal do Porto Madero se liga a um parque, criado por aterro, que se constitui em reserva ecológica. Além deste, outros parques como o “Mujeres Argentinas” que, segundo o site da área, vincula e amarra a cidade com o rio, e o parque “Eva Duarte de Peron” que conforma outros espaços abertos – arborizados e praças secas. Além disso, existem praças e vias peatonais paralelas aos diques e as avenidas, que atravessam os diques e conectam o Porto Madero à malha urbana existente. A área é fisicamente acessível, os armazéns, mesmo que dispostos na linha da margem não formam uma barreira (como acontece com o muro da Avenida Mauá, em Porto Alegre, que limita visualmente e fisicamente o Cais Mauá, objeto do Capítulo IV).

Na maioria dos textos encontrados sobre a área do porto Madero, as críticas a sua utilização por parte de turistas e de uma elite dominante, além da exploração econômica da área, são maioria. Todos admitem que seus espaços públicos podem ser usufruídos por todos (mesmo que parte deles). Em relação à ocupação diz o texto a seguir:

A primeira porção a ser viabilizada, a dos antigos armazéns, foi ocupada por uma elite de empresas que tirou proveito da qualidade arquitetônica e imagem européia dos edifícios convertidos, cujos térreos foram tomados por bares e restaurantes caros. Esse centro executivo e gastronômico, bastante exclusivo, contrasta com o aproveitamento dos espaços coletivos ao longo dos diques como passeio público, turístico e mais popular. Os terrenos vagos da porção Leste do porto foram divididos em lotes e vendidos a empreendedores, a exemplo de Battery Park City. Foram implantados



edifícios com arquitetura personalizada, mas sujeita a limitações em termos de ocupação e volumetria. (...)

Assim, a lógica empresarial inerente à operação tende a trazer Puerto Madero para o campo dos privilegiados, **conformando espaços de alta qualidade que, embora possam ser parcialmente desfrutados por todos, têm sua fruição integral limitada aos grupos dominantes** [*grifo nosso*]. Embora a cidade tenha ganhado, sem desembolsos pecuniários, **uma área de grande vitalidade e expressão** [*grifo nosso*], a marca da gentrificação continua presente (SOMEKH e CAMPOS NETO, 2005, p. 05<sup>31</sup>)

**Figura 27:** Espaços públicos de conexão: vias, praças secas, calçadões (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em: <<http://www.puertomadero.com>>. Acesso em: 10 jul. 2011.

Sobre a valorização da antiga área portuária e os investimentos no projeto pode-se dizer que:

A refuncionalização e a requalificação dos antigos armazéns de Puerto Madero são consideradas um dos projetos mais positivos na valorização do espaço público na malha tradicional. (...) A recuperação de Puerto Madero é vista como o maior empreendimento de intervenção em uma cidade da América Latina – um investimento público e privado de aproximadamente 2000 milhões de dólares provenientes do Estado e do sistema financeiro internacional. A presença de vários investidores internacionais gerou expectativa e contribuiu para a credibilidade do projeto. Hoje as principais empresas preferem se instalar em Puerto Madero devido à sua localização e, atualmente, a um número significativo de edifícios residenciais<sup>32</sup>

<sup>31</sup> Na versão impressa pela autora a partir da versão digital do *site*. Ver referência.

<sup>32</sup> Trecho retirado do texto “Puerto Madero: novo cartão postal da Argentina”. Disponível em: <[http://www.memorial.sp.gov.br/revistaNossaAmerica/22/port/21-puerto\\_madero.htm](http://www.memorial.sp.gov.br/revistaNossaAmerica/22/port/21-puerto_madero.htm)>. Acesso em: 23 jun. 2011.

Segundo texto de Roberto Segre (2005), a intervenção, embora tenha trazido mais benefícios à camada mais abastada da população portenha e aos turistas, tem como aspecto positivo exatamente este resultado,

porque possibilitou que as corporações internacionais e a camada mais rica da população não abandonassem a cidade tradicional, evitando assim a sua decadência com a criação das novas centralidades comerciais e financeiras no subúrbio distante (*ibidem*, p. 04<sup>33</sup>).

Além disso, destaca Segre (*op. cit.*) que, com a requalificação o governo reafirmou a existência de uma faixa de espaços públicos que estava isolada da cidade pela estrutura portuária abandonada, além da criação da reserva ecológica; ambas intervenções impediram a privatização total do *waterfront* portenho.

Criticas não faltam ao projeto do Puerto Madero. Jorge Liernur (2004) destaca que a área constitui hoje em espaço para os setores mais privilegiados, mesmo sendo um espaço público, e igualmente não gerou uma resposta cultural à altura de seu porte físico e econômico, mas admite que “sua contribuição mais importante consiste na incorporação à vida urbana de um espaço de uma qualidade e de uma força extraordinárias, reveladoras das maravilhosas energias do trabalho humano” (LIERNUR, 2004, p. 6).

Pode-se verificar que, tanto nas observações quanto a realização do projeto como nos textos que falam sobre o projeto executado, está presente a menção às características do período em que a intervenção foi realizada. O modelo da reabilitação está presente na preservação do patrimônio, na requalificação física e de infraestrutura, na diversidade de funções, incluída a habitação, e na conexão da área com outros espaços públicos do entorno. Quanto à noção de *lugar* pode-se dizer que a área se converteu em referência imagética e tem grande valor histórico e simbólico para a população.

Colocadas as diversas posições de autores sobre a intervenção no antiga área portuária de Buenos Aires, acredita-se que há um excesso de críticas em relação ao papel econômico e de exclusão social do Porto Madero, embora os mesmos críticos admitam as qualidades espaciais da área e a importância do espaço reabilitado para a cidade. É posição desta dissertação que os benefícios econômicos (retorno financeiro do investimento, tanto para o poder público como para

---

<sup>33</sup> Na versão impressa pela autora a partir da versão digital do *site*. Ver referência.

o privado) e urbanos (de valorização de uma área subutilizada e retorno deste espaço ao cotidiano da população) são fundamentais para qualquer tipo de intervenção na malha urbana, em que a parceria público-privada seja estabelecida. Espaços que não tragam retorno econômico não recebem investimentos privados e, em muitas vezes, o governo não tem condições financeiras de bancar a intervenção. Por outro lado, com o regramento da intervenção sendo estabelecido pelo governo, os benefícios sociais devem ser garantidos e, acredita-se que, o livre acesso aos espaços públicos deve ser um deles. No entanto, como já comentado muitos espaços são naturalmente excludentes, enquanto que outros o são de forma proposital. Cabe, nestes casos, às parcerias, acharem um meio-termo onde a maioria, saia contemplado (já que não há, em nenhum caso, cem por cento de satisfação).

Concorda-se, contudo, que os centros urbanos afastam as populações de maior poder econômico (como será observado na história de Porto Alegre), e que, como observou Segre (2005), as intervenções realizadas podem trazer essa camada da população a usufruir a área novamente (ou não deixá-la), garantindo, assim, um uso mais democrático do espaço, sendo, verdadeiramente, de uso de todos.

### 3.3 BELÉM, PARÁ, BRASIL

Belém, capital do estado do Pará, no norte do Brasil, tem sua área central histórica situada às margens da Baía do Guajará e do rio Guamá. Esta área, que corresponde hoje aos bairros da Cidade Velha e da Campina, possui equipamento públicos, instituições, comércio etc., que a torna uma das áreas mais dinâmicas da cidade (LIMA e TEIXEIRA, 2006), além de ganhar importância significativa com os projetos de requalificação urbana em alguns dos espaços ali existentes.

Como muitas das cidades brasileiras, Belém também apresentava problemas na sua área central. Com áreas e edificações degradadas ou abandonadas em sua orla, a cidade iniciou, no final da década de 1990, o processo de requalificação urbana. Antes, porém, em 1993, era aprovado o Plano Diretor de Belém<sup>34</sup>, que possibilitou que tais projetos saíssem efetivamente das intenções, para o papel e para a realidade.

---

<sup>34</sup> O Plano Diretor de Belém foi revisado e aprovado em 2008. É a versão atual a que será analisada nesta dissertação.

**Figura 28:** Vista aérea, atual, do Centro Histórico. Autor: Edvaldo Pereira.



Fonte: Disponível em:  
<[http://1.bp.blogspot.com/\\_hgYlqkIRDtw/TS9hGfM23rI/AAAAAAAAA5w/vbqErMe-LCg/s1600/002.JPG](http://1.bp.blogspot.com/_hgYlqkIRDtw/TS9hGfM23rI/AAAAAAAAA5w/vbqErMe-LCg/s1600/002.JPG)>. Acesso em: 10 jul. 2011.

Fundada, com intuítos militares, em 1616, a pequena aglomeração, inicialmente denominada Feliz Lusitânia, foi posteriormente chamada de Santa Maria do Grão Pará, Santa Maria de Belém do Grão Pará, até o nome atual de Belém.

Com seu ponto inicial no Forte do Presépio (atual Forte do Castelo, estabelecido no ano de fundação), a cidade consistia nesta fortificação e no colégio jesuíta, construído em 1626. A colonização portuguesa se deu inicialmente no *waterfront* do rio Guamá e posteriormente expandiu-se para a Baía do Guajará, a partir do século XVII. Por muito tempo, as vias fluviais tiveram um importante papel na vida econômica e social de Belém. No encontro dos dois rios, criou-se o núcleo inicial, que mais tarde tornou-se o centro da cidade. Em 1688, é criado o Mercado Ver-o-Peso, também na orla, que “se torna o primeiro meio de comunicação entre a cidade e o mundo” (DIAS e DIAS, [s/d], p. 2-3).

O Ciclo da Borracha (1850-1920) foi o apogeu de desenvolvimento da cidade de Belém. No início do século XX, a cidade era uma das grandes capitais brasileiras e vivia o “Período do Embelezamento e Saneamento” com forte influência *hausmanniana*. Na área do atual Centro Histórico, havia casas burguesas, *boulevares* e equipamentos que outras cidades do país não possuíam – luxuosos e modernos cinemas, teatro, mercados construídos com estruturas importadas etc., aos moldes europeus.

**Figura 29:** Mercado Ver-o-Peso, início do século XX (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em:

<[http://2.bp.blogspot.com/\\_cT98jTbfg18/TS0HdS9hEul/AAAAAAAAAF9E/ybdSq4\\_w5ko/s1600/001\\_mercado.jpg](http://2.bp.blogspot.com/_cT98jTbfg18/TS0HdS9hEul/AAAAAAAAAF9E/ybdSq4_w5ko/s1600/001_mercado.jpg)>. Acesso em 10 jul. 2011.

Com o fim do Ciclo da Borracha, a cidade inicia também um período de declínio, e a industrialização, na década seguinte, trouxe a verticalização para a área central (não havendo maiores transformações como no resto do país) (*ibidem*, p. 5).

O “segundo ciclo da borracha” (durante a Segunda Guerra Mundial) traz uma esperança de desenvolvimento para a região. Segundo texto “*Belém do Pará: história, urbanismo e identidade*” de Caio Smolarek Dias e Solange Irene Smolarek Dias ([s/d]), com o acordo entre Brasil e Estados Unidos, houve a implantação de uma base naval americana, e os americanos investiram em infraestrutura para a cidade – foi “implementado um complexo sistema de diques além da implantação de sistemas de saneamento básico e telégrafos” (DIAS e DIAS, *op. cit.*). Com o surgimento de rodovias na região, novas centralidades foram criadas e, como em tantos outros casos similares no Brasil, o centro perdeu um pouco da importância locacional.

Os planos de desenvolvimento do governo de Juscelino Kubitchek (1956 a 1961) geraram uma leva de migração e conseqüente inchaço urbano na capital paraense. Houve um grande déficit habitacional e cresceu o número de atividades comerciais informais. No final da década de 1980 esse quadro tendia a piorar.

Apesar de haver uma grande porcentagem da população belenense residindo nas regiões das baixadas e tirando seu sustento graças à informalidade econômica, irá ocorrer na capital paraense um fenômeno que

tem por objetivo produzir uma “nova” imagem. (...) procuram-se buscar referenciais locais, como o rio e a baía, para compor estratégias de marketing urbano e, conseqüentemente, de atração turística. (...) Exemplo disto é a revitalização de parte da região portuária, criando a Estação das Docas, projeto embasado no Puerto Madero, de Buenos Aires (DIAS e DIAS, [s/d], p. 6).

Conforme citação acima, na década de 1990, surgem projetos de requalificação de áreas isoladas das margens, mas que, face sua proximidade, reabilitam uma grande faixa da área central histórica de Belém. Os complexos Estação das Docas, Ver-o-Peso, Ver-o-Rio, além do Forte do Presépio e da Praça Frei Caetano Brandão (que, em conjunto com outras edificações históricas, compõem o projeto Feliz Lusitânia<sup>35</sup>), formam o grande projeto de intervenção urbana da frente de água da capital paraense e acabaram por lançar novas funções para a área há muito subutilizada.

As intervenções na área central de Belém, em especial na antiga área portuária, “reproduzem lógicas de apropriação e gestão do espaço aplicadas a outras realidades, como as européias” (TRINDADE JUNIOR e AMARAL, 2006, p. 80), seguindo exemplos pré-estabelecidos de projetos anteriores que, segundo os autores, têm forte apelo turístico e que buscam a integração história e paisagem natural com as práticas atuais de planejamento e gestão do espaço urbano.

Esta dissertação analisará a área estabelecida como **Estação das Docas**, no Centro Histórico, não esquecendo, porém, desta proximidade com as outras intervenções citadas, e da importância do conjunto para a orla de Belém do Pará.

### 3.3.1 Histórico da Área do Complexo Estação das Docas e Entorno

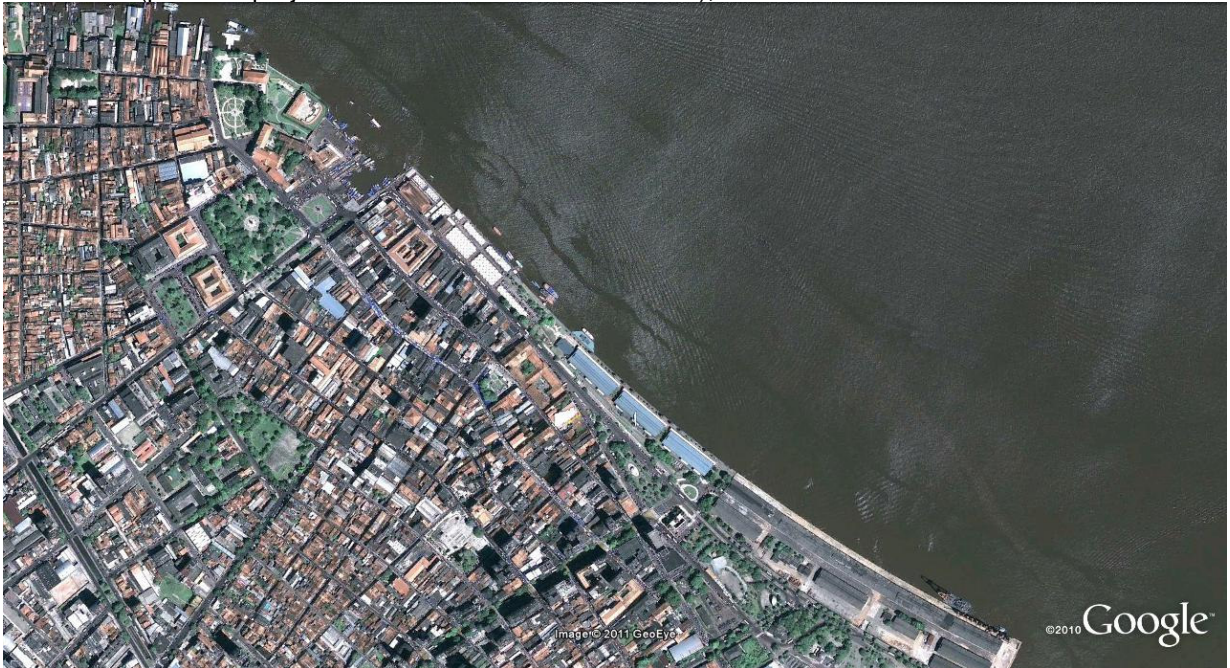
O complexo Estação das Docas, cuja requalificação iniciou-se em 1997, possui 32 mil metros quadrados de área e utiliza os armazéns do antigo porto de Belém, aos moldes do Puerto Madero, para abrigar atrações turísticas e culturais como restaurantes, teatro, espaços abertos, terminal de barcos etc. Inaugurado em 2000, utiliza uma faixa de 500 metros de orla fluvial e abriga também equipamentos portuários preservados (guindastes), além de preservar as estruturas originais dos galpões (NEVES *et al.*, 2009).

---

<sup>35</sup> Referência ao nome inicial da cidade.

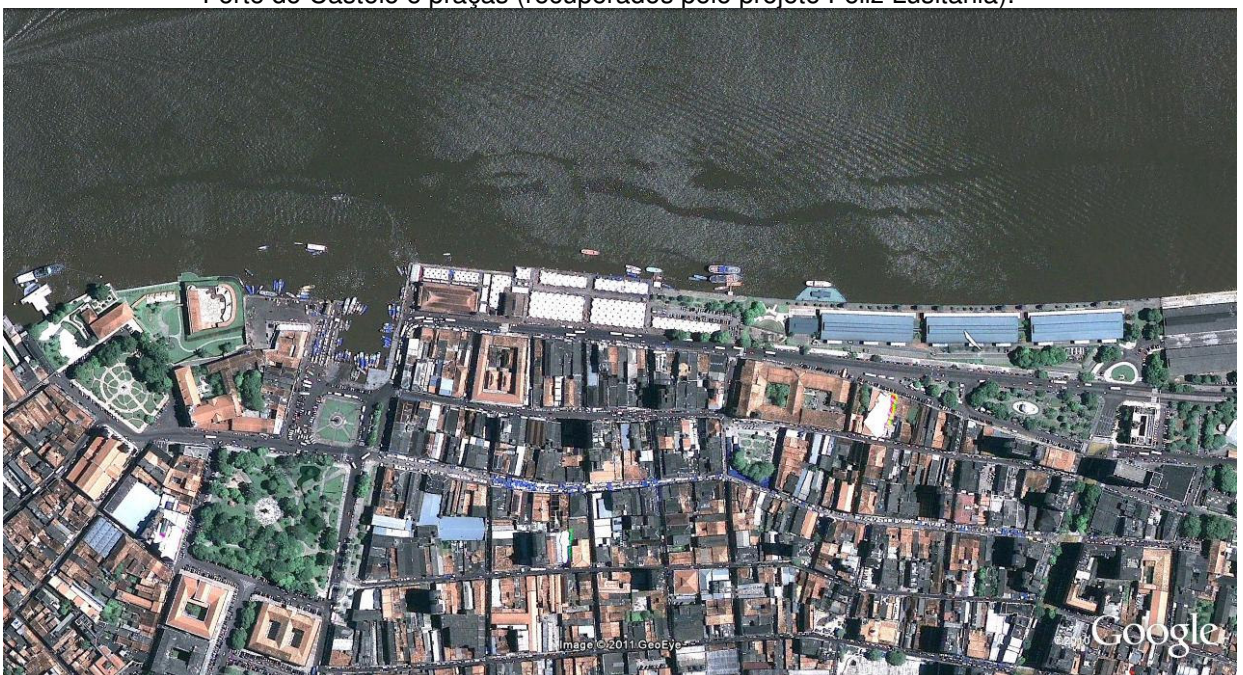
A área do complexo corresponde à área do antigo porto de Belém, cuja construção teve início em 1906 sob a responsabilidade do americano Percival Farquhar (responsável também pela *Port of Pará*, administradora do porto entre inúmeros outros negócios na região amazônica, no sul e sudeste do país).

**Figura 30:** Área da Estação das Docas e entorno (parte do projeto Feliz Lusitânia e o Ver-o-Peso), no Centro Histórico de Belém.



Fonte: Google Earth. Acessado em 16.07.2011.

**Figura 31:** Aproximação da área – Estação das Docas (telhados azuis), Ver-o-Peso (tendas brancas). Forte do Castelo e praças (recuperados pelo projeto Feliz Lusitânia).



Fonte: Google Earth. Acessado em 16.07.2011.

Com a exploração do látex em alta, a economia da região deslanchou e, enquanto Manaus já possuía um porto definitivo, Belém dispunha de trapiches junto à orla central da cidade (LIMA e TEIXEIRA, 2006).

No período da primeira República (1889 – 1930), entre outros tantos portos que surgem no país – graças às obras características do modelo “Embelezamento e Saneamento” – também surge o de Belém, projeto de origem inglesa, com armazéns e equipamentos franceses. Entretanto, o auge do ciclo da borracha chegava ao fim em 1910, enquanto que as obras do porto só terminariam em 1912. O porto de Belém nunca chegaria a atingir seu auge.

**Figura 32:** Área central de Belém, com porto ao fundo, 1909 (postada por Nando Cunha).



Fonte: Disponível em: <<http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/small/7206788.jpg>>. Acesso em: 10 jul. 2011.

Sem obras de melhorias e pouca atividade portuária marcaram a existência do porto – primeiramente, pela falta de uma atividade econômica que justificasse seu funcionamento pleno e expansão e, posteriormente, pela própria inovação logística que necessitava de uma maior área de armazenagem e de calados cada vez mais profundos (o porto sofre com problemas assoreamento).

Em função do problema de calado de parte do porto, três, dos quinze armazéns, foram cedidos pela administradora (exatamente os mais próximos ao centro histórico) para a requalificação da área, uma vez que esta proximidade também contribuiu para a deterioração do bairro.



**Figura 33 e 34:** Área portuária anteriormente à intervenção (sem data). Autor: Rosário Lima.



Fonte: Disponível em: <[http://www.vivercidades.org.br/publicue\\_222/web/media/docas1.jpg](http://www.vivercidades.org.br/publicue_222/web/media/docas1.jpg)>. Acesso em 10 jul. 2011.

Em 1992, foi realizado concurso de projetos para a utilização dos armazéns cedidos (para abrigar funções turísticas e culturais) sem, no entanto, ser o projeto vencedor executado. Segundo texto de José Lima e Luciana Teixeira *Janelas para o rio: projetos de intervenção na orla urbana de Belém do Pará*, após muita polêmica o concurso foi cancelado. Cinco anos depois, convênio do governo do Estado e da Companhia Docas do Pará viabilizou o projeto aprovado em 1992. O projeto passou a fazer parte de uma série de obras que procuravam a valorização do patrimônio histórico edificado. “A intenção era alavancar a atividade turística em toda a região, tendo a antiga área portuária como ícone da retomada do crescimento econômico do Estado” (LIMA e TEIXEIRA, 2006, p. 201).

O Complexo Ver-o-Peso situa-se na doca do mercado (onde acontecia a feira livre, no primeiro porto [natural] de Belém), no Centro Histórico, próximo à Estação das Docas. Depois de aterros, construção da doca e dos mercados (de Carne e de Ferro) o Ver-o-Peso se transformou em um complexo tombado (federal) em 1997.

Neste tombamento, conforme explicam os autores, o Complexo Ver-o-Peso é descrito com a seguinte composição: feira livre; Mercado do Peixe; Mercado de Carne; Praça do Relógio; Feira da Açaí; Ladeira do Castelo; Praça do Pescador.

O Ver-o-Peso surgiu com o porto (construído) de Belém. O local, propício para feiras, foi recebendo melhorias e mais construções pela importância comercial da área. Galpões de ferro feitos com peças inglesas, pré-moldadas, estruturas e equipamentos com características *art nouveau* passaram a fazer parte, a partir do século XIX, da imagem desta parte da capital paraense.

A falta de manutenção das edificações e de condições de higiene da feira comprometeram seriamente o complexo. Em meados da década de 1980, o

complexo passou por uma reestruturação: nova rede de infraestrutura, reformas etc. Porém, anos mais tarde, o abandono e a subutilização voltaram ao complexo. Somente no final da década de 1990, a prefeitura abre concurso de requalificação arquitetônica-urbanística-paisagística do Ver-o-Peso<sup>36</sup>, uma vez que a área era um dos cartões-postais da cidade e que poderia vir a tornar-se ícone da requalificação de todo o Centro Histórico.

Assim como essas intervenções, outras também buscaram modificar a situação até então existente no Centro Histórico de Belém, tão comum a outras áreas centrais de cidades brasileiras. O Ver-o-Rio situa-se após a área portuária ainda em funcionamento, e o Feliz Lusitânia centra seus esforços de requalificação em prédios históricos, praças e outros espaços do interior do centro.

### 3.3.2 Intenções: o Centro Histórico e a Área Portuária

Serão destacados a seguir planos para a orla de Belém e para a cidade, além de texto oficial da administração municipal, documentos estes que apresentam as intenções para o Centro Histórico da capital paraense e para a antiga área portuária.

O Plano de Reestruturação da orla de Belém - Pró-Belém, de 2000, buscava tomar parte das instalações portuárias para o Programa de Revitalização de Áreas Portuárias – que acabou por gerar a Estação das Docas, o Ver-o-Peso, e os demais, transferindo parcialmente as atividades para outro município. O objetivo do plano era valorizar a imagem da cidade:

Assim, a reestruturação e a requalificação da orla de Belém têm como objetivo valorizar a fisionomia da cidade, através da visualização de seus elementos peculiares, integrando-a ao convívio da população; ordenando as atividades culturais, de lazer, de tráfego e transportes; e recuperando a paisagem urbana, bem como a qualidade ambiental.

Para o cumprimento do objetivo geral, acima descrito, tornam-se necessárias a execução de algumas ações, tais como: elaborar um plano de uso e ocupação para a orla; fomentar o turismo; criar espaços de lazer e cultura para integração da cidade com sua orla; ordenar espaços para terminais fluviais de cargas e passageiros; criar um novo corredor de tráfego interligando o “centro” à área de expansão da cidade; e, integrar o transporte fluvial com o rodoviário (PRÓ-BELÉM *apud* ARRUDA, 2003, p. 172).

<sup>36</sup> O concurso foi organizado pelo IAB-RJ. Foram onze propostas inscritas das quais três foram selecionadas. Após aprimoramento das propostas houve nova avaliação de onde saiu a proposta vencedora. A prefeitura encarregou-se das intervenções nas áreas não abrangidas pelo concurso como a Praça dos Pescadores. As obras da proposta vencedora iniciaram em 2000.

As propostas principais do Pró-Belém eram implantar centros de serviços, comércio turístico e cultural na área dos galpões, além de estacionamento, alterar a malha viária para uma melhor mobilidade no entorno, a criação de terminais intermodais, a urbanização do espaço chamado de Ver-o-Rio, entre outras.

A recuperação da área, segundo o Pró-Belém, teria que se basear em um processo que ataca diversas frentes, estabelecendo que, para a valorização da imagem da cidade, deve-se recuperar a paisagem urbana, isto significava manter as características já consolidadas no local, ordenando as diversas atividades, melhorando a infraestrutura viária e o acesso da população a esta área.

Em todos os textos oficiais, irá se observar a intenção de produção de uma nova imagem da cidade, bem como é possível perceber a preocupação da preservação do patrimônio e das características da área. As experiências prévias em recuperação de áreas portuárias serviram como parâmetro para a intenção de requalificação em Belém, que contava com uma área portuária igualmente subutilizada e com grande potencial turístico.

Em mensagem à Câmara Municipal, em 2005, a administração da cidade, na figura do então Prefeito Duciomar Gomes da Costa, dizia ser necessária a implantação de programa de aproveitamento de áreas subutilizadas – facilitando o acesso à moradia de interesse social (como preconiza o Estatuto da Cidade) e combatendo a especulação imobiliária.

Interessante destacar o que o governo municipal afirmava para a orla de Belém:

Na questão da orla continental de Belém, esta área vem sendo ocupada por atividades privadas, em detrimento da geração de espaços com destinação pública. Tanto é que nela instalaram-se, principalmente, indústrias, portos particulares, comércio informal e serviços, sem que o Poder Público tenha exercido nenhum controle sobre o processo de ocupação, de tal forma que a visualização do rio e o acesso à orla, pela população, tornaram-se limitados e muitas vezes totalmente impedidos.

Considerando que o rio é um dos principais símbolos da região amazônica, sendo utilizado amplamente tanto para contemplação e lazer quanto como meio de transporte e sustento econômico, **é que se faz necessário à realização de intervenções com caráter físico e social, a fim de fortalecer a referência cultural amazônica da relação com os rios, possibilitando livre acesso à orla com garantia de sua exploração econômica, criação de novos espaços de lazer que atendam as áreas habitacionais existentes em seu entorno, implantação da infraestrutura turística e organização das atividades portuárias [grifo nosso].** Para tanto, deverão ser consideradas as intervenções já executadas pelo Governo do Estado e pelo Município, assim como serão revistas às diretrizes propostas no Plano de Reestruturação da Orla de Belém, elaborado pela Secretaria Municipal de Urbanismo (SEURB), adequando-as

à metodologia proposta pelo Ministério do Meio Ambiente no programa “Projeto Orla” do Governo Federal (BELEM, 2005).

Observa-se que características do conceito de reabilitação – a consideração com a criação de espaços públicos, de preservação de patrimônio que já foi objeto de intervenção, a referência à questão da habitação, entre outros – já estão presentes na mensagem do prefeito à Câmara, antecipando o discurso do Plano Diretor, de 2008. Além disso, o governo destacava a importância da integração entre o poder público, iniciativa privada e comunidade – características do período da Reinvenção Urbana (abordado na Introdução) – para a atração de recursos e investimentos.

Sobre a importância da requalificação para o turismo da cidade, a mensagem dizia que:

Projetos como os de reestruturação e revitalização da orla de Belém e de Icoaraci e do Centro Histórico valorizam a questão turística do Município, uma vez que propiciam qualidade ambiental, preservação de patrimônio municipal e a auto-estima da população e dos trabalhadores que atuam nesses locais. Portanto, o Governo Municipal tem compromisso com a conservação de espaços já revitalizados, como Ver-o-Peso, e com a ampliação do potencial turístico do Município, através de ações integradas, entre as quais, a revitalização turística da ilha de Mosqueiro, com o objetivo de criar uma referência local para esportes de aventura, assim como o incentivo ao aproveitamento econômico dos recursos naturais das ilhas do entorno de Belém.

A atual Gestão se propõe ainda a buscar parcerias como os governos do Estado e Federal, entidades privadas e organismos de fomento ao turismo, visando incluir Belém no roteiro turístico nacional.

Estas parcerias visam incrementar a participação de Belém no turismo receptivo, aumento com isso a permanência e o gasto médio do turista no Município (BELEM, 2005).

Nesta intenção, fica caracterizada a busca pela identificação da população com o espaço a ser requalificado, fazendo com que as pessoas se apropriem do espaço e da imagem do local como referência, além de salientar que essa valorização espacial pode acabar por fazer com que a própria população se sinta valorizada por poder usufruir do espaço.

O Plano Diretor Urbano de Belém (PDU - Lei 8.655/2008, revisão do Plano de 1993) tem como princípio fundamental, artigo 3º, inciso I, a função social da cidade que compreende entre outros, o direito à moradia, à infraestrutura, aos espaços públicos e ao patrimônio ambiental e cultural do Município. No inciso seguinte

destaca-se a função social da propriedade urbana abrangendo: habitação e preservação do patrimônio histórico, cultural e ambiental da cidade.

Como diretrizes gerais (artigo 4º) de desenvolvimento, pode-se destacar a implementação de estratégias de ordenamento da estrutura espacial da cidade, com a valorização dos elementos naturais e a ordenação e controle do uso e da ocupação do solo, com vistas a respeitar e valorizar a diversidade espacial e cultural do Município de Belém, com as suas diferentes paisagens, formadas pelo patrimônio natural e construído, em sua área continental e insular.

As características de preservação de patrimônio, da ciência da importância da paisagem e a preocupação com a infraestrutura e os espaços públicos da cidade seguem no artigo seguinte, que destaca as diretrizes gerais da Política Urbana do município, entre elas: (i) manter a diversidade espacial como elemento da identidade urbanística; (ii) **reconhecer a importância do espaço público, como áreas insubstituíveis para a expressão da vida coletiva** [*grifo nosso*]; (iii) manter e ampliar os programas de preservação do patrimônio natural e construído; e (iv) assegurar e estimular parcerias entre o Poder Público e o setor privado quanto à realização de obras e serviços no Município de Belém.

As diretrizes ainda estabelecem intenções para áreas específicas, como é o caso do artigo 8º - Política de Desenvolvimento Econômico – que destaca a requalificação das áreas de orla do Município, a definição de um modelo de co-gestão dos espaços públicos explorados economicamente, a promoção do turismo etc. O inciso XXV diz: “fomentar políticas para a dinamização e reabilitação socioeconômica, cultural e turística no Centro Histórico de Belém, e nas áreas com potencial acervo cultural” (BELÉM, 2008, sem página<sup>37</sup>).

A diretriz da Política de Patrimônio Cultural a ser destaca (artigo 21, inciso XI) menciona a elaboração e implementação do Plano de Reabilitação e Conservação de áreas degradadas, em especial a área do Centro Histórico de Belém e seu entorno. A menção à área central e à orla é constante em todo o texto do Plano apresentando como características principais a forte imagem da cidade associada a elas, bem como os elementos históricos, os espaços públicos (à época já requalificados) e os elementos naturais.

---

<sup>37</sup> Texto em versão digital, disponível no *site* da Prefeitura Municipal de Belém, não impresso.

As características, tanto do “Período da Reinvenção Urbana” como do “modelo” de intervenção reabilitação, também permeiam todos os artigos até agora enfatizados, como a preservação do patrimônio, a importância da imagem da cidade, a parceria público privada, entre outras.

A Política Habitacional do Município (artigo 26) destaca que se deve priorizar a permanência de famílias em áreas objeto de intervenções urbanas e, entre as diretrizes, no artigo seguinte, menciona “promover a ocupação das edificações desocupadas ou subutilizadas, em especial as existentes no Centro Histórico de Belém”.

Em relação à Gestão Ambiental, a recuperação de áreas degradadas, livres ou desocupadas e a consideração da paisagem urbana e dos elementos naturais como referências para a estruturação do território são destaques. Este artigo demonstra a preocupação do governo municipal com o conjunto paisagístico como umas das formas de viabilizar atividades e potencializar características na área. Entre as diretrizes do ordenamento Territorial, está “potencializar a infraestrutura e espaços públicos”.

A cidade de Belém divide-se em Macrozona do Ambiente Urbano (MZAU) e Macrozona do Ambiente Natural (MZAN). A MZAU está dividida em sete Zonas de Ambiente Urbano (ZAU). O Centro Histórico de Belém faz parte da ZAU 7. Por sua vez, a ZAU 7 divide-se nos setores I, II, e III (artigo 94).

A ZAU 7 – setor I caracteriza-se por seus atributos históricos, paisagísticos e culturais e por desempenhar tradicionalmente as funções de centro comercial, administrativo, de serviços e portuário, com atendimentos a todo o Município. Apresenta, segundo o Plano, infraestrutura consolidada, mobilidade reduzida, degradação paisagística e ambiental, edificações históricas descaracterizadas e grande número de imóveis desocupados e subutilizados. A semelhança com outras tantas áreas centrais fica evidente quando, ao se utilizar a descrição acima, se emprega o conceito de reabilitação na recuperação dessas áreas, pois todas tendem a intervir diretamente nos aspectos observados.

Então, os objetivos do Plano Diretor para a área acima descrita são: (i) requalificar, preservar e conservar o núcleo histórico; (ii) requalificar as edificações degradadas; (iii) estimular o uso habitacional; (iv) promover a melhoria da infraestrutura; (v) potencializar as atividades de turismo e negócios afins. As diretrizes para que os objetivos sejam alcançados seguem pela mesma linha, a

saber: (i) reabilitar o núcleo histórico, (ii) promover programas habitacionais, (iii) reabilitar os espaços públicos destinados às atividades de cultura, lazer e de turismo e (iv) melhorar a infraestrutura urbana.

Neste ponto, afirma-se a preocupação com o espaço público como merecedor de diretrizes específicas e não como resultado ou conseqüência de um plano de requalificação da grande área central. Além disso, enfatiza-se a utilização do termo reabilitação tanto para o núcleo histórico como um todo como para parte nele inserida, os espaços públicos. Porém ressalva-se que a reabilitação visa os espaços cujas atividades sejam voltadas à cultura, ao lazer e ao turismo – espaços historicamente voltados a outras atividades, como a feiras, por exemplo, não estão contemplados.

O Centro Histórico (definido pela Lei Municipal 7.709/94) também se constitui Zona Especial de Interesse do Patrimônio Histórico e Cultural (ZEIP, artigo 114, inciso I). As ZEIPs se caracterizam por serem formadas por sítios e conjuntos arquitetônicos de valor e significância cultural, de relevante expressão artística, histórica, arqueológica e paisagística, que requerem preservação e reabilitação ou compatibilização com o sítio integrante do conjunto. Além destas, o Centro histórico também faz parte da Zona Especial de Promoção Econômica 3 (ZEPE 3, artigo 129).

A ZEPE 3 tem como objetivos estabelecer e fomentar atividades turísticas compatíveis com a preservação do patrimônio, dotar de infraestrutura física e de serviços as áreas com potencial turístico – premissas estas existentes também no Período de Reinvenção Urbana, entre outros. Para alcançar tais objetivos o PDU estabelece como diretrizes a requalificação das áreas da orla, a melhoria da infraestrutura para potencializar a atividade turística e, principalmente, a qualificação e reabilitação do Centro Histórico de Belém.

Este passa a ter papel de destaque nas intenções do governo municipal em relação à economia e à exploração da imagem voltada ao turismo. Fica igualmente claro que se adota um conceito de reabilitação, diverso de revitalização ou requalificação e que tal conceito é empregado em situações específicas – área central, espaços públicos e edifícios.

Ao final do Plano Diretor, um glossário apresenta o conceito de reabilitação urbana empregado:

É uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais, com objetivo de melhorar a qualidade de vida das populações residentes. É utilizado para manter a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito (BELEM, 2008, sem página<sup>38</sup>).

Trata-se da definição de reabilitação da Carta de Lisboa, de 1995, a mesma utilizada por esta dissertação quando da análise das intervenções escolhidas, o que faz com que a proximidade com o conceito das diretrizes e proposições para o centro Histórico seja aparente e não se veja, nos artigos que mencionam a área central, o uso do termo revitalização.

A preocupação com a manutenção das características e identidade da área – através da preservação do patrimônio e a valorização da paisagem -, a consideração pelas populações residentes, as múltiplas intervenções vêm a tipificar as intenções do Plano Diretor de Belém do Pará.

### **3.3.3 Realizações: a intervenção**

O projeto executado mostra que a requalificação física da área está intimamente relacionada à restauração e à preservação do patrimônio edificado. O complexo teve os galpões restaurados que passaram a abrigar bares, restaurantes, lojas, agências de turismo, bancos, teatro, dois memoriais, estação fluvial, além de área de passeio e contemplação. Cada um dos três armazéns possui um nome que o qualifica.

O armazém 1 – *Boulevard* das Artes – que mistura no térreo gastronomia e exposições de arte, antiguidades, artesanato, além do Museu do Porto , e no piso superior possui lojas de serviços. Possui varandas na parte externa, área de contemplação e passeio. O armazém 2 – *Boulevard* da Gastronomia – possui restaurantes típicos e de cozinha internacional no térreo e *fast foods* no mezanino. Como no armazém 1 também há a presença de grandes varandas que estendem a área interior. O armazém 3 – *Boulevard de Feiras e Exposições* – possui teatro além de área para exposições e feiras.

O complexo tem ainda terminal hidroviário de lazer e turismo (galpão Mosqueiro – Soure).

---

<sup>38</sup> Texto em versão digital, disponível no *site* da Prefeitura Municipal de Belém, não impresso.



**Figura 35:** Vista aérea, atual, da Estação das Docas. Autor: Octávio Cardoso.



Fonte: Disponível em: <[http://www.copa2014.org.br/midia/cidades-sedes-noticias/estacao\\_das\\_docas\\_3032009-163358-1.jpg](http://www.copa2014.org.br/midia/cidades-sedes-noticias/estacao_das_docas_3032009-163358-1.jpg)>. Acesso em: 10 jul. 2011.

Observa-se que o projeto centra-se basicamente na requalificação baseada na cultura e na gastronomia como formas de promover o turismo, portanto, mesmo que haja uma diversidade de funções comerciais, de serviços e de lazer, estas são restritas a este trinômio.

Tanto a estrutura metálica dos galpões como engrenagens e maquinário foram preservados e recuperados. Na parte externa, o espaço público interno ao complexo é de uso exclusivo peatonal. Houve ainda a construção de um anfiteatro. Mesmo tendo sido preservados e restaurados os galpões e os equipamentos portuários, não se pode afirmar que o caráter portuário foi mantido, e sim uma “lembrança” histórica do local, que remete à imagem (real, através do construído e mental, através da memória) da área portuária. No entanto, se verifica que o aspecto “preservação do patrimônio”, estabelecido a partir do conceito de reabilitação urbana aqui empregado, é atendido.

(...) através de um trabalho minucioso, que preservando o equipamento centenário tombado pelo Patrimônio Histórico, restaurou quatro galpões de ferro inglês do antigo porto da capital do Pará, transformando-os num dos locais públicos mais confortáveis, referência para a cultura, lazer e turismo de Belém (NEVES *et al.*, 2009, p. 99-100).

**Figura 36:** Área externa aos galpões e adaptação da estrutura (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em: [http://mondobelem.files.wordpress.com/2008/12/mondobelemcom\\_estacao\\_das\\_docas\\_04.jpg](http://mondobelem.files.wordpress.com/2008/12/mondobelemcom_estacao_das_docas_04.jpg). Acesso em: 10 jul. 2011.

**Figura 37:** Recuperação da área externa e preservação dos equipamentos portuários (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em: Disponível em: [http://4.bp.blogspot.com/\\_rY8Ei6UPvIU/S7iiHX28XNI/AAAAAAAAARM/4G\\_USlytZ0A/s1600/Belem+Para+Brazil+Brasil+estacao+das+docas+4.JPG](http://4.bp.blogspot.com/_rY8Ei6UPvIU/S7iiHX28XNI/AAAAAAAAARM/4G_USlytZ0A/s1600/Belem+Para+Brazil+Brasil+estacao+das+docas+4.JPG). Acesso em: 10 jul. 2011.

Com a boa aceitação do complexo (LIMA e TEIXEIRA *in* VARGAS e CASTILHO, 2006), a Companhia Docas do Pará disponibilizou mais três armazéns para a reabilitação. A maior parte do investimento na área veio do governo do estado (quase 80%) e o restante da iniciativa privada. Até hoje, no entanto, o governo injeta recursos no recurso no complexo que não consegue se autossustentar – a autossustentabilidade, fator desejável e meta estabelecida para o

prazo de um ano, segundo Neves *et al.* (2009), passados quatro anos, ainda não havia sido alcançada sendo freqüente a injeção de recursos públicos para a manutenção do complexo, o que o desaconselha como “modelo” de gestão a ser seguido por projetos similares, uma vez que, quando há parceria público privada, deve-se buscar um equilíbrio de responsabilidades e obrigações para que, quando executado o projeto, nenhuma das partes “saia perdendo”.

Em relação aos espaços públicos:

(...) o empreendimento não alterou apenas o uso das edificações e do entorno próximo, mas dotou a cidade de um espaço de contemplação, por meio de um projeto de paisagismo contíguo aos armazéns ao longo da orla (NEVES *et al.*, 2009, p. 103).

Tal fato faz com que os espaços públicos requalificados possam ser usufruídos por todos os segmentos sociais (e não apenas aqueles que têm condições de pagar por restaurantes e serviços) – ainda que a inclusão social tenha sido pouco expressiva, como salientam os autores, há a presença de todos os extratos da população – como se explica no mesmo texto:

A “Estação das Docas” foi bem aceita pela população de maior como pela de menor renda, que diante dos elevados valores cobrados para consumir os produtos e utilizar os equipamentos, usufrui apenas das áreas do passeio público, sobretudo na parte do cais (*ibidem*, p. 104).

Segundo Arruda (2003, p. 155-6):

A Estação, como é conhecida tem boa aceitação pelos solúveis [*aquelas pessoas que dispõem de recursos suficientes para usufruir sem dificuldade financeira, do comércio e dos serviços da Estação das Docas e outros equipamentos no mesmo padrão existente na capital paraense, segundo o autor*] e os não solúveis, apesar daqueles considerarem altos os valores cobrados para consumo.

O público não solúvel usufrui mais freqüentemente das áreas como "passeio público", sobretudo, na área do cais, como uma praça (conta com mobiliário do tipo urbano e acrescido a isso, tem-se o paisagismo que valoriza também o patrimônio histórico/tecnológico) pela baía do Guajará. Assim, a "inclusão social para os não solúveis é pouco expressiva", no sentido do uso pleno dos serviços e comércios ofertados. Esse espaço é importante opção de lazer que Belém possui.

A mesma dinâmica de utilização do espaço público pode ser observada no Puerto Madero, onde os atrativos, para a maior parte da população, estão no lazer e na contemplação da paisagem enquanto que os atrativos de consumo (restaurantes,

bares etc.) tendem a ter valores elevados. Entende-se que os espaços públicos abertos são mais acessíveis aos diversos extratos sociais, não sendo proposital uma estratificação do público freqüentador nas áreas de lazer, ao passo que, nas áreas de consumo há uma estratificação (que se pode prever) do perfil consumidor. Como já comentado, pode-se observar que as críticas feitas à intervenção no Porto Madero, no seu aspecto de exploração econômica são novamente feitas em relação à Estação das Docas, onde também o trabalho mantém sua posição.

Os espaços públicos do complexo vêm a somar-se com os de outros projetos para o Centro Histórico de Belém, como o Feliz Lusitânia, o Ver-o-Peso, o Ver-o-Rio, etc. Não há uma ligação física efetiva, o que os conecta é a intenção geral, semelhante em cada projeto, e a maneira com que são vistos os espaços públicos a serem recuperados (também com a visão voltada para o turismo).

**Figura 38:** Utilização dos espaços públicos junto à água (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em:

<[http://diariodopara.diarioonline.com.br/imagensdb/084648estacao\\_das\\_docas.jpg](http://diariodopara.diarioonline.com.br/imagensdb/084648estacao_das_docas.jpg)>.

Acesso em: 10 jul. 2011.

O projeto não contempla a habitação, nem mesmo hotéis, pousadas etc. como diz a crítica a seguir:

A interpretação do desenho e da forma espacial e arquitetônica concebida para os dois projetos [Estação das Docas e Feliz Lusitânia] nos levam facilmente a constatar, contudo, a monumentalidade desses projetos e o caráter eclético na composição estética urbana proposta, visivelmente desarticulada de projetos sociais, seja do ponto de vista da **habitação social** [grifo nosso], que não foi contemplada nas intervenções, seja do ponto de vista do circuito inferior da economia urbana presente na área central, que, a exemplo da habitação social, não ganha visibilidade nos documentos e material publicitário que concebem e divulgam os dois projetos (TRINDADE JUNIOR e AMARAL, 2006, p. 87).

Entretanto, os mesmos autores ressaltam que, no projeto Feliz Luzitânia (entorno da Estação das Docas), houve uma preocupação em se fazer um diagnóstico do centro histórico e “mesmo a preocupação com a habitação, como parte do resgate do patrimônio, foi levado em conta, conforme se pode constatar no estudo de viabilidade para reabilitação de habitações de valor histórico” (*ibidem*, p. 92). Pode-se, então, afirmar que a intenção não foi atendida.

Concluem que:

Do ponto de vista habitacional, a viabilidade técnica parece **não ter conduzido a intervenções que favorecessem a realização de programas habitacionais** [*grifo nosso*] de qualquer natureza, ainda que tenham sido mobilizados atores importantes nesse processo, a exemplo da Universidade Federal do Pará, da Companhia de Habitação do Estado do Pará, da Caixa Econômica Federal e da própria Secretaria de Cultura do Estado (op. cit., 2006).

Segundo estudo desenvolvido na Universidade Federal do Pará (UFPA), desde 2001, a orla central é a mais complexa, em função da mistura de características e atividades como áreas de lazer, o porto, feiras etc. De acordo com o coordenador do estudo, Saint-Clair Trindade Junior, no caso da Estação das Docas, observa-se um processo de substituição da atividade não mais presente (portuária) por uma nova atividade principal: a do lazer. Em outros pontos da área central, segundo ele, não pode ocorrer o mesmo processo pela necessidade de conservação da ambiência histórica.

No entanto, se a atividade principal foi substituída – salienta-se que já não havia condições técnicas de operação (problemas de calado) – foram mantidas as edificações e alguns equipamentos que “lembram” os usuários de que se trata de uma antiga área portuária, o que não acontece em Barcelona ou Nova Iorque, por exemplo, onde o caráter de frente de água, e não o de porto, foi mantido.

Sobre o uso dado aos complexos requalificados, o coordenador diz que, apesar do discurso oficial enfatizar a criação de novos espaços públicos, seu uso é limitado, uma vez que o acesso é limitado pela capacidade econômica do frequentador. Novamente cabe aqui ressaltar que o acesso é limitado à parte privada dos complexos – bares, restaurantes, lojas –, mas que o espaço público externo pode ser usufruído por qualquer um.

Segundo o geógrafo Márcio Douglas Brito Amaral [colaborador da pesquisa], um levantamento feito na Estação das Docas mostra que o projeto tem um alto grau de aceitação entre os freqüentadores, mesmo entre os que acham que consumir no local sai caro<sup>39</sup>.

Segundo Ponte (2004, p. 57) [o centro é] (...) “o local que dispõe da melhor infra-estrutura instalada e da melhor qualidade relativa de urbanização, do desenho à configuração dos espaços públicos, de todo o município”.

Em relação à aceitação do espaço como lugar tem-se a seguinte afirmação:

O governo do Estado quer com a Estação das Docas, (...), dar “um novo rosto” para a cidade de Belém, o que se interpreta como sendo a produção de uma nova imagem/identidade para a cidade, (...). O que deve ser olhado com desconfiança, pois o que se tem verificado concretamente, é que essa atividade, da forma como vem sendo conduzida tem contribuído mais para a produção do não-lugar, (...), um mundo da artificialidade, da ficção e da ilusão, espaço do espetáculo, da multidão amorfa, da passividade e da alienação (AMARAL, [s/d], p. 26).

Segue o mesmo trazendo dados sobre a intervenção. Em questionário aplicado dentro do complexo “verificou-se que de um total de 100 pessoas, 86% declararam-se favoráveis à construção da obra, e apenas 8% contrárias” (AMARAL, *op. cit.*).

Segundo o autor, as pessoas repetem o discurso dos planejadores, de uma nova imagem, orgulho e auto-estima. A posição assumida nesta dissertação é que não se pode negar a influência do marketing urbano, mas assumir que as pessoas entrevistadas (ou que usufruem dos espaços) se deixam levar por eles, é limitar o pensamento individual, assumindo-se que tais afirmações nunca podem ser originais e são reproduções da intenção do governo, ou seja, é afirmar que as pessoas não podem realmente refletir sobre o espaço e formularem suas próprias conclusões e críticas. Conforme visto no Capítulo II desta dissertação, do mesmo modo que os *lugares* de outrora podem deixar de sê-los, as novas intervenções podem vir a ser *lugares*, com o tempo e o uso legitimados e apropriados por todos.

Além do mais, a área central e a orla sempre estiveram presentes, como *lugares de memória* e despertam sentimentos de apreço ou repulsa como qualquer outro espaço da cidade. Ao se intervir em um espaço não se pode esperar 100% de

---

<sup>39</sup> Disponível em: <<http://www.ufpa.br/beiradorio/arquivo/beira16/noticias/noticia4.html>>. Acesso em: 14 jun. 2011.

aceitação, pois se estaria negando a pluralidade de pensamentos e percepções das pessoas.

### 3.4 CONSIDERAÇÕES DECORRENTES

A seguir, são apresentadas as conclusões, após análise realizada neste terceiro capítulo da dissertação, das intenções e realizações nas duas áreas objeto de intervenção.

Pode-se dizer que, tanto as intenções como a realização, ou seja, tanto os planos e leis que estabeleceram diretrizes para a área do Porto Madero, como o projeto executado, contemplam as características do “modelo” de reabilitação.

A **Requalificação Física** do sítio e das edificações foi atendida, com os passeios, a arborização, a implantação de novas edificações, a preservação de equipamentos portuários e a inserção de mobiliário urbano. A **Requalificação da Infraestrutura** existente também é contemplada, uma vez que imprescindível para a reabilitação dos prédios existentes e daqueles a serem construídos.

Observa-se a efetiva **Conexão com outros Espaços Públicos** próximos à intervenção, sejam eles ruas, espaços verdes ou espaços abertos, tornando a área permeável e de fácil acesso. A **Diversidade de Funções** também foi buscada e alcançada, e vai além do olhar turístico sobre a área – nela existem escritórios, universidade, lojas, restaurantes, museus etc., que conferem ao local um amplo leque de opções. Há **Presença de Habitação**, particular e permanente – apartamentos –, e provisórias – hotéis –, ampliando assim o horário de uso dos espaços do bairro.

A intenção e a efetiva **Preservação do Patrimônio** também foram alcançadas, uma vez que, na medida do possível, os armazéns em melhor situação puderam ser restaurados, com as modificações necessárias aos novos usos. Novamente deve-se ressaltar que é a imagem mental histórica da área portuária, reforçada por alguns elementos que “lembram” o porto, e não o estilo portuário que foi mantida.

Por fim, acredita-se que houve uma apropriação do espaço (mesmo que não por todas as camadas da sociedade portenha), e este se tornou referencial imagético e simbólico para a população. A imagem da própria cidade de Buenos Aires foi realçada com a intervenção. O espaço foi fortalecido não só por sua

história/memória (ligação com a área central e a formação da cidade), mas também por suas características morfológicas (proximidade com a água e recursos naturais) e o que ele representa, podendo-se assim, dizê-lo um **Lugar** da cidade.

Não sendo o objetivo aqui discutir a qualidade ou as preferências estéticas das intervenções e sim se os aspectos levantados nesta dissertação encontram-se ali contemplados, pode-se dizer que o projeto foi bastante fiel às intenções, observando todos os critérios aqui estabelecidos como sendo características básicas da reabilitação e do Período em que foi realizado.

Já em relação à área da Estação das Docas, tanto as intenções como as realizações deixam claro que a **Requalificação Física** da área foi contemplada, sendo os espaços recuperados e requalificados, depois de anos de abandono. Também a **Requalificação da Infraestrutura** existente foi atendida e ampliada, servindo às atividades projetadas/ implantadas do complexo.

O Complexo faz parte de uma série de intervenções na área central de Belém, no entanto, não há ligação física efetiva entre todas as intervenções. A que mais se aproxima é a intervenção chamada Feliz Lusitânia que abrange algumas praças do entorno da Estação. Pode-se dizer que a **Conexão com outros Espaços Públicos** não é intencional nem direta – ruas de pedestres, vias, passarelas etc. – mas, devido à proximidade das duas áreas o acesso se dá facilmente. Há efetiva conexão – através de praça – com a avenida que margeia o complexo.

Intenções e realizações contemplam a **Diversidade de Funções**, todas voltadas ao lazer, à cultura e ao entretenimento como restaurantes e bares, museus, espaços de exposições. Não foi proposta nem efetivada a **Presença da Habitação** no Complexo – nem permanente (casas, apartamentos), nem transitória (hotéis, pousadas etc.). Para a área central, como visto nas Intenções, estava prevista a contemplação da habitação, inclusive de caráter social, o que não se efetivou. Há **Preservação do Patrimônio**, seja dos armazéns (com adaptações), seja de equipamentos portuários e do galpão do terminal hidroviário.

As intenções e as realizações contemplam um reforço do valor simbólico das áreas central e portuária, e da imagem destas áreas para a população local e exterior. Graças a um forte marketing urbano, pode-se dizer que a Estação das Docas foi apropriada pela população, até mesmo aquela que não pode “consumir” o espaço em sua totalidade. O sentimento de pertencimento, o valor simbólico e histórico fazem da área um **Lugar** da capital paraense.



Pode-se observar no Complexo Estação das Docas, a similaridade com o dito do Puerto Madero: este não é um espaço plural, onde todos os segmentos sociais tem participação e usufruem o espaço de forma igual, apesar das intenções serem claras em relação ao usufruto da área por toda a população. No entanto, todos os segmentos são contemplados com atividades e o acesso a borda é garantido, como também acontece com o exemplo portenho analisado.

Reitera-se a posição de que as críticas são centradas na condição econômica da intervenção e da segregação social, o que limita a análise da área de forma mais complexa e que os aspectos positivos da intervenção, como a devolução de uma área subutilizada à cidade, a retomada da fruição do espaço através de usos mais apropriados à vida urbana contemporânea e à retomada do contato dos habitantes com as margens das cidades, ainda são aspectos pouco explorados por estudos ou vistos como “propaganda” do empreendimento.

A seguir, o Capítulo IV abordará o objeto de estudo, o Centro Histórico de Porto Alegre e a área de intervenção escolhida, o Cais Mauá. Após breve histórico, serão apresentadas as intenções “oficiais” para a área – planos diretor da cidade e estratégico para a área central, entre outros –, e a primeira amostra do projeto, apresentada após a emissão de diretrizes pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Salienta-se que não se trata do projeto definitivo, mas demonstra o interesse em manter as características da reabilitação expressos nos textos e planos oficiais.

## 4 ESTUDO DE CASO: O CENTRO HISTÓRICO DE PORTO ALEGRE E O CAIS MAUÁ

Se quiserem ter uma grande cidade no século XXI, é necessário construir lugares onde as pessoas queiram estar. Não se pode obrigar as pessoas a permanecerem na cidade. Há que se construir uma cidade na qual as pessoas queiram estar (DUFF, 2009, p. 162).

Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, é a capital mais meridional do Brasil. Segundo dados da FEE (2008), a cidade de 1.439 milhão de habitantes, possui um índice de urbanização de 98,1% e uma densidade de 2.896,0 hab/km<sup>2</sup> em uma área total de 496,8 km<sup>2</sup>.

O Plano Diretor de 1959 definiu a área delimitada pela Primeira Perimetral como sendo o centro da capital. Vinte anos mais tarde os limites de vários bairros da cidade foram ajustados. Os limites para o bairro centro, hoje Centro Histórico<sup>40</sup>, ficaram assim estabelecidos: Avenida José Loureiro da Silva, Avenida João Goulart até seu encontro com a Avenida Mauá; desta até a sua convergência com a Avenida Presidente Castelo Branco; desta até seu encontro com o Largo Vespasiano Júlio Veppo; deste até o Complexo Viário Conceição (túnel, elevadas, acessos e Rua da Conceição) em seu prolongamento até a Rua Sarmiento Leite; desta até a Rua Engenheiro Luiz Englert; desta até seu encontro com a Avenida Perimetral e desta até a confluência da Avenida Loureiro da Silva.

Segundo Turkienicz (2009) o centro de Porto Alegre sofre, atualmente, com a preocupação com o lote individual em detrimento de ações que tragam qualidades aos espaços públicos. “Os sinais de decrepitude que eclodem principalmente na área central denunciam, mais do que descaso, verdadeira renúncia coletiva à elegância e ao bom desenho” (TURKIENICZ, 2009, p. 123).

Para ele, a renúncia se dá pela falta de ocupação diversificada – das várias camadas sociais que ocupavam a área central e que migraram para outras regiões da cidade – que, por sua vez, gera atividades também pouco diversificadas, e pela “ausência de ações e reações do poder público” (TURKIENICZ, *op. cit.*) quando da ocupação aleatória dos espaços públicos por ambulantes e pode-se acrescentar, por proposições equivocadas de planos e leis ou por omissão.

---

<sup>40</sup> Em 2008, lei municipal alterou a denominação oficial do bairro para Centro Histórico.

No entanto, o centro da cidade também passa por mudanças. Programas de requalificação de espaços e edificações, em nível municipal e federal, tentam resgatar algumas das “memórias perdidas” do núcleo urbano inicial, e outros projetos (como os “Portais da Cidade”) tentam resolver os problemas de trânsito e circulação que desde muito afligem os porto-alegrenses.

**Figura 39:** Vista aérea do Centro Histórico de Porto Alegre (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em:

<[http://2.bp.blogspot.com/\\_LEoLRp90kx8/SwR71LZz6bl/AAAAAAAAAFaA/0xzV5Aspe0g/s1600/centro30av.jpg](http://2.bp.blogspot.com/_LEoLRp90kx8/SwR71LZz6bl/AAAAAAAAAFaA/0xzV5Aspe0g/s1600/centro30av.jpg)>. Acesso em: 10 jul. 2011.

#### 4.1 PORTO ALEGRE E O CENTRO HISTÓRICO

De acordo com a historiadora Sandra Pesavento, em seu livro “*Memória Porto Alegre: espaços e vivências*” (1991), o início do núcleo se deu em 1740 quando Jerônimo de Ornelas recebeu uma sesmaria às margens do Guaíba onde hoje fica Porto Alegre. Logo em seguida, em 1752, o Porto do Dornelles recebeu casais vindos dos Açores, com a finalidade de ocupar a região das Missões – área destinada aos portugueses pelo Tratado de Madrid de 1750 – fato que não ocorreu, permanecendo os açorianos à beira do Guaíba, entregues à própria sorte por vinte anos (FRANCO, 2008).

A área cresceu e se tornou o embrião da cidade. Com a vinda de mais portugueses, nascia, em 1772, a Freguesia de São Francisco dos Casais,

emancipada de Viamão. Neste período, houve a desapropriação da sesmaria, a demarcação dos lotes, ruas e estradas. Ficou definida a área do Alto da Praia (atual Praça da Matriz) para o centro cívico e foram iniciadas as obras da Igreja da Matriz, da Casa da Junta e do Palácio da Presidência. Surgiram também as primeiras fontes públicas, os moinhos, o arsenal da marinha e os armazéns gerais. Entre 1771 e 1778, foram construídos a muralha da Freguesia e os portões de acesso.

Em 1773, a Freguesia passou a chamar-se Nossa Senhora da Madre de Deus de Porto Alegre e, no mesmo ano, Porto Alegre passou a ser a capital da província. Em 1822, nascia a cidade de Porto Alegre.

Desde o início, a atividade comercial é intensa, através do porto, “cuja localização é privilegiada pela profundidade das águas nesse ponto e pela proteção que oferece às embarcações em relação aos ventos” (BAKOS, 1996, p. 17).

O núcleo urbano já começava a contrastar com o aspecto rural do entorno. Aumentava o número de ruas na área central, criavam-se largos e praças e iniciaram-se os processos de abastecimento de água, iluminação, recolhimento e despejo de dejetos etc. Com o sítio Farroupilha<sup>41</sup>, a população concentrou-se na área central, o que trouxe à tona inúmeros problemas. Já na metade do século XIX, Porto Alegre era o principal pólo de mercado de trabalho no Rio Grande do Sul, e esse *status* não condizia com todos esses problemas de saneamento e infraestrutura enfrentados. Em 1872, segundo Sérgio da Costa Franco (2008), a cidade contava com 28 mil habitantes, entre branco e negros, livres e escravos.

Segundo Célia Ferraz de Souza (2008), a Porto Alegre do início do século XIX, ainda era vista como atrasada, feia e suja. Poucas ruas eram calçadas, inúmeras eram as casas coloniais, becos e ruas possuíam esgoto a céu aberto, apesar do crescente número de habitantes – segundo a autora, este quadro iria mudar no final deste mesmo século, e no início do século XX:

A cidade celebrava nas ruas recém-pavimentadas do Centro o movimento das lojas, dos escritórios, das escolas e das faculdades e o desfilar das bandas, a festa dos coretos, o footing das moças e dos rapazes nas praças simetricamente ajardinadas à maneira dos jardins barrocos franceses (*ibidem*, p. 32-3).

<sup>41</sup> A Revolução Farroupilha ou Guerra dos Farrapos (1835 – 1845) foi uma das mais longas revoltas do Brasil. Devido à insatisfação em relação às políticas do Império (principalmente em relação às taxas e impostos) Bento Gonçalves e seus comandados iniciaram a revolta que estabeleceu cercos à capital e a declaração de independência em relação ao resto do país, declarando a terra República Rio-Grandense. Acabou com o acordo do Ponche Verde em 1845. Disponível em: <<http://www.pampasonline.com.br>>. Acesso em: 03 maio 2011.

O centro da cidade vinha ganhando áreas com aterros do lado norte. Já existiam vários equipamentos urbanos – mercado público, cadeia pública, teatro – porém, o abastecimento de água era precário e algumas ruas iluminadas a gás. No entanto, alguns políticos já discutiam, e a burguesia já pedia melhoramentos no centro da capital, principalmente em seus espaços públicos.

Progressivamente assistiu-se a uma transformação burguesa na antiga paisagem colonial da cidade. As praças e as ruas centrais de Porto Alegre perderam suas antigas formas e ganharam novas feições, adequadas ao desfile burguês. (...) Surgiram, desta forma, novos espaços e vivências na cidade que se renovava. (...) Na zona central, os majestosos prédios públicos, os imponentes sobrados e as casas de comércio que anunciavam produtos franceses conviviam de forma indiscriminada com cortiços, prostíbulos e botequins. Carroças e bancas de peixe eram também imagens que se confundiam no panorama da cidade que se urbanizava e ganhava as suas primeiras ruas iluminadas. (...) Vivências burguesas e redutos do povo viviam os seus últimos momentos de co-habitação na área central. Da mesma forma, a feição bucólica dos arraiais chegava progressivamente ao seu final (PESAVENTO, 1991, p. 24).

O principal espaço público do entorno do cais Mauá, a Praça da Alfândega, também nasceu com a cidade. Esta praça sempre esteve ligada às atividades portuárias. Os diversos trapiches que existiam desde a ponta da península até o Largo dos Ferreiros (atual Praça XV) recebiam embarcações de todos os lugares; no entanto, somente em 1783, é que a Câmara autoriza a construção de um cais de pedra junto ao Guaíba (FRANCO, 1992). Em 1803, instala-se a Casa da Alfândega em frente ao Largo. Um ano depois, em 1804<sup>42</sup>, o governador da Província Paulo da Gama ordenou que se ampliasse o ancoradouro e que se construísse “uma excelente ponte sobre o rio [sic], com cais e trapiche para o desembarque de gêneros e serventia pública” (*ibidem*, p. 25).

Saint-Hilaire, em 1821, assim descreve a Praça da Alfândega e seu entorno:

A rua da Praia, que é a única comercial é extremamente movimentada. Nela se encontram numerosas pessoas a pé e a cavalo, marinheiros e muitos negros carregando volumes diversos. É dotada de lojas muito bem instaladas, de vendas bem sortidas e de oficinas de diversas profissões. Quase na metade desta rua existe um grande cais dirigido para o lago, e ao qual se vai por uma ponte de madeira de cerca de cem metros de comprimento, guarnecida de parapeito e mantida sobre pilares de alvenaria... a vista desse cais seria de lindo efeito para a cidade se não

<sup>42</sup> Clóvis Oliveira, em seu livro “Porto Alegre: a cidade e sua formação”, data a construção do trapiche de 1806.

houvesse sido prejudicada pela construção de um edifício pesado e feio, à entrada da ponte, de quarenta passos de comprimento destinado à alfândega (SAINT-HILAIRE *apud* PESAVENTO, 1991, p. 26).

**Figura 40:** Trapiche e muro na Alfândega (sem data/ autor desconhecido).



Fonte: Porto Alegre: um século em fotografia. CD ROM.

Segundo Franco (1992), as condições da praça, que era conhecida por sua sujeira, melhorariam bastante entre 1856 e 1858 quando foi construído um muro de pedras com escadaria junto ao Guaíba.

Em 1883, a Praça da Alfândega (como já era conhecida) ganha o nome de Praça Senador Florêncio. Em 1912, o prédio da Alfândega é demolido e inicia-se o aterro de 100 metros sobre o Guaíba para a construção do Cais Mauá – desde a frente da praça até o portão central do cais (OLIVEIRA, 1985; FRANCO, 1992).

Com o aumento do comércio de produtos das colônias (italianas e alemãs), todo o Rio Grande do Sul direcionava suas mercadorias a Porto Alegre. A necessidade de renovação urbana também se acentuava. Em 1914, Moreira Maciel apresenta o Plano Geral de Melhoramentos<sup>43</sup> cujos norteadores seriam ordenação e embelezamento, características do período de Embelezamento e Saneamento.

<sup>43</sup> Para uma leitura mais aprofundada sobre as implicações do Plano de Moreira Maciel na cidade ver: Célia Ferraz de Souza, *Plano Geral de Melhoramentos: o plano que modernizou a cidade*, constante na referência.

**Figura 41:** Porto Alegre, 1910. Autor: Virgílio Calegari.



Fonte: Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa. Disponível em: <<http://www6.ufrgs.br/leiturasdacidade/oqver.php?idsecao=a97b0047f512940c6d6f978357f743ab&&idtitulo=91c473d41630c6266bd35cd9a225b5da#91c473d41630c6266bd35cd9a225b5da>>. Acesso em: 10 jul. 2011.

**Figura 42:** Praça Parobé e Mercado Público, início do século XX. Observa-se o Cais Mauá ao fundo (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em: <[http://farm3.static.flickr.com/2799/4194850565\\_c0d5703a75.jpg](http://farm3.static.flickr.com/2799/4194850565_c0d5703a75.jpg)>. Acesso em: 27 jul. 2010.

Segundo Sandra Pesavento (1991), as primeiras décadas do século XX são o período “da busca de uma modernidade urbana” que se reflete em transformações não só de ordem formal, mas político-institucional da urbe. Também a necessidade de um porto capaz de suportar a demanda de todo o Rio Grande determinou o aterro de mais cem metros sobre o lago, junto à Praça da Alfândega. E esta necessidade (de se fazer imponente e importante) impulsionou a construção de armazéns e um

pórtico para o Cais Mauá, e a abertura de uma larga avenida com canteiro central que acabaria ficando no projeto – hoje a Avenida Sepúlveda chega ao limite da Praça da Alfândega.

A partir da década de 1940 observa-se uma grande verticalização da área central da cidade; acentuavam-se também os problemas com o tráfego de carros e bondes. É o momento da abertura e prolongamento das grandes vias na cidade, em uma tentativa de comparar a capital dos gaúchos aos modernos centros do Sudeste do país. Em 1941, Porto Alegre percebe o quanto o crescimento pode ser traiçoeiro: a grande enchente faz com que o Guaíba ocupe novamente o que lhe pertencia e o centro da cidade “praticamente some” embaixo de suas águas.

**Figura 43:** Armazéns do Cais Mauá e Avenida Mauá, anteriormente à separação pelo muro de contenção de cheias (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em: <<http://portoimagem.wordpress.com/2010/04/02/porque-nao-aproveitar-o-projeto-de-revitalizacao-do-cais-maua-e-integra-lo-com-o-projeto-bonde-historico/>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

A ascensão da indústria marcou o país até a década de 1950. Apesar de cada vez mais industrializada, Porto Alegre ainda colocava em prática algumas das medidas idealizadas no Plano de Melhoramentos de 1914 (PESAVENTO, 1991). Souza (2008), no livro sobre o Plano Geral de Melhoramentos, menciona que poucos eram os estudos relativos à cidade e que estes se baseavam no Plano Geral e o adaptavam ou até mesmo repetiam suas intenções (aberturas de avenidas, prolongamentos de vias, entre outras).

A década de 1950 apresenta o maior crescimento demográfico da cidade desde o início do século. Aliado a esse crescimento há um intenso processo de



metropolização. Nunca se havia construído tanto (ABREU FILHO, 2006) e, com a crescente verticalização, Porto Alegre, mais uma vez, segue, passos atrás, as tendências mundiais: começam a surgir prédios com características modernistas em uma malha urbana ainda marcada por construções ecléticas. Em 1959, segundo a Secretaria de Planejamento Municipal da capital, Porto Alegre ganha o primeiro plano diretor do país.

Segue o glamour do centro para a classe média e para a burguesia, enquanto acentua-se a migração das classes menos abastadas para a periferia, assim como a vinda da população rural para a cidade.

O centro de Porto Alegre até a década de 1970 era múltiplo em atividades. De acordo com estudo da Secretaria de Obras da capital ocorria uma mistura de atividades comerciais e residenciais, mas principalmente de atividades comerciais e administrativas. Em uma cidade pensada, através de seu plano urbanístico, em zonas de atividades distintas, isso era um problema sério. O pensamento modernista estava presente no discurso dos técnicos municipais e na visão de como deveria ser a área central:

Com efeito, grande número de órgãos públicos acham-se diluídos em prédios situados em plena zona comercial e, o que é mais grave, dentro de prédios comerciais, **numa miscigenação de funções que, obviamente, muitos inconvenientes acarreta** [*grifo nosso*] (MARQUES *et al.*, 1971, p. 13).

De acordo com esses técnicos, o centro de Porto Alegre encontra-se em um momento de concentração de problemas em relação à circulação de veículos e de pedestres, de acúmulo de funções administrativas do Município, do Estado e ligados à região metropolitana, além de ser “o principal centro financeiro do Estado” (*ibidem*, p. 8). As atividades aumentam enquanto a acessibilidade diminui. A prefeitura passa, nessa época, a incentivar a descentralização de funções dos níveis estadual e regional e polarizar as funções de nível municipal.

O centro acolhe todas as linhas de transporte coletivo da cidade e da região, o que gera congestionamento de veículos e de pedestres. Havia, segundo a Lei 2330/61, uma “superdensificação do centro atual, onde já foram ultrapassados os limites razoáveis que sua estrutura viária e os serviços públicos podem suportar” (PMPA, 1964, p. 58-9). Outra constatação de Moojen Marques e seus colegas (1971) é que, de acordo com o Plano Diretor da época (Lei 2330/61), “a maior parte

da área central tem a previsão de uso comercial, embora com características diferentes, enquanto que apenas uma pequena parte tem uso residencial” (*ibidem*, p. 9). No entanto, salientam que os usos estabelecidos pelo plano não são rígidos, apesar do marcado zoneamento (de forte influência modernista).

Nesse período de grandes transformações, a cidade ganha “ares modernos”: viadutos, túneis, perimetrais, estádios de futebol. Retiram-se os veículos da Rua da Praia, que é transformada em “calçadão”, a área em volta do Mercado Público passa a ser utilizada para inúmeros terminais de ônibus, o centro ganha o “muro da Mauá<sup>44</sup>”.

Já em 1971, técnicos da Secretaria de Obras e Viação de Porto Alegre, ao elaborar um trabalho de proposições para a área central de Porto Alegre, afirmam:

É, pois objetivo do trabalho estabelecer diretrizes que possibilitem, numa etapa posterior, a fixação de metas que possam **revitalizar a área central, valorizando o patrimônio acumulado e procurando evitar sua deterioração** [*grifo nosso*], o que, em alguns pontos, já principia a ser notado (MARQUES *et al.*, 1971, p. 7).

Em meados da década de 1970, Porto Alegre atingia o primeiro milhão de habitantes (FRANCO, 2008). Os Planos Diretores (Lei Complementares 2330/61 e 43/79) incentivam poucas funções institucionais (principalmente as que não são do município) e de serviços variados no centro da cidade (bancos surgem em grande quantidade) e o horário de funcionamento restringe a circulação de pessoas, o que torna certas áreas do centro da capital desoladas e inseguras. A cidade passa a ser pensada de acordo com funções definidas: áreas para habitação, indústria, comércio.

Estudo coordenado por Lineu Castello (1986) traz os seguintes indicadores para o centro histórico de Porto Alegre: (i) presença de atividades institucionais, comércio e serviço; (ii) presença de terminais de ônibus urbanos; (iii) característica de centro financeiro; (iv) concentração habitacional isolada; (v) grandes conjuntos de significado histórico; (vi) edificações em altura, sem recuos laterais ou frontais; (vii) intensa dinâmica diurna e ausência de atividades noturnas; (viii) conflito pedestre-veículos e presença de ambulantes.

---

<sup>44</sup> Objeto de grande polêmica até hoje, o muro que separa o antigo cais do porto do centro da cidade e que corre paralelamente à Avenida Mauá, é na verdade um dique de contenção de águas vindas do Lago Guaíba, resultado da preocupação e dos estragos causados pela enchente de 1941.

No final da década de 1980, surgem os *shoppings centers*, e a vida pública fica cada vez mais confinada em espaços semiprivados: centros comerciais, galerias, centros empresariais etc. Na área central, o Plano Diretor consegue controlar a verticalização “à custa de sua virtual estagnação” (ABREU FILHO, 2006, p. 308). Insegurança, problemas de mobilidade, falta de investimento público e privado são constantes nos anos que se seguem.

Em 2003, o Paço Municipal, em frente à Praça Montevideu, passa por intensa restauração e volta a abrigar o gabinete do Prefeito. Em 2004, começam as análises do sítio histórico vinculado à Praça da Alfândega (escadaria e trapiche que foram aterrados), por parte do programa Monumenta. Cinco anos mais tarde, o programa inicia a recuperação da praça, que, segundo o seu próprio *site*, visa recuperar seu desenho original.

#### **4.1.1 O Cais Mauá**

Há décadas objeto de grande polêmica, atualmente o Cais Mauá encontra-se, mais uma vez, em vias de ter sua área requalificada e entregue ao pleno uso da população.

O Cais Mauá se situa em área de aterro, pertencente ao Estado, com jurisdição da Secretaria dos Transportes do Estado e administração da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH). Desde 2005, a totalidade das operações portuárias são realizadas no Cais Navegantes, sendo que a área do Cais Mauá ainda está gravada como porto.

Segundo Souza e Muller (2007), uma das grandes obras do período de industrialização da cidade (1890 – 1945<sup>45</sup>) foi a construção do Cais Mauá do porto de Porto Alegre. Até esse período, o porto era utilizado intensamente em seu estado quase natural, à exceção da existência de trapiches de madeira, docas e aterros feitos, sem qualquer regulamentação ou controle, por particulares.

---

<sup>45</sup> Períodos definidos no livro *Porto Alegre e sua evolução urbana*. Ver referência.

**Figura 44:** Guaíba com trapiches (sem data/autor desconhecido).



Fonte: Catálogo – Transformações Urbanas: Porto Alegre de Montauray a Loureiro. Museu Joaquim Felizardo. 2008.

Com o investimento no desenvolvimento estadual, foram empregados recursos no porto de Porto Alegre, que serviria de articulador na ligação fluvial do estado. Neste sentido, segundo Souza (2008), o porto passa a ser o principal equipamento urbano da cidade trazendo, além de uma melhoria estética, mais salubridade à área do entorno da praça da Alfândega. “O porto constituiu um elemento estratégico da política de obras do governo republicano para a transformação da capital do Estado” (ALVES, 2005, p. 69), principalmente em se tratando da questão do saneamento urbano.

Muito insalubre e desorganizada, as margens da área onde se situa o Cais Mauá concentravam a maioria do comércio, dos serviços e dos transportes de mercadorias e passageiros da cidade, contraste este cada vez mais acentuado.

O primeiro projeto do porto foi elaborado por Guilherme Ahrons<sup>46</sup> e apresentava a muralha construída próxima à margem original. Pouco seria aterrado e o cais teria como função principal o saneamento.

Em 1896, o governo do Estado delegou a tarefa de construção do porto à Secretaria de Obras Públicas. O projeto do atual Cais Mauá foi organizado por Cândido José de Godoy<sup>47</sup>, em 1899, passando, posteriormente, a ser de competência do governo estadual e ficou a cargo de João Luis de Faria Santos, engenheiro diretor da Viação Fluvial (SOUZA, 2008), que concluiu o solicitado.

<sup>46</sup> Diretor de Obras Municipais na administração de Alfredo Azevedo (1892-95).

<sup>47</sup> Então secretário de Estado das Obras Públicas.

O projeto de 1899 ia da atual Rua Garibaldi até a extremidade da Rua Duque de Caxias e possuía uma doca em frente ao Mercado Público e outra em frente à Praça Brigadeiro Sampaio. Além de trazer salubridade para o local, o porto era considerado obra de embelezamento, “hall de entrada” da “sala de visitas do Estado” (BAKOS *apud* ALVES, 2005, p. 70).

Havia uma grande expectativa em atingir o mesmo nível de desenvolvimento das nações desenvolvidas da Europa e da América do Norte. Um porto moderno representava a oportunidade de estabelecer uma ligação com a modernidade que vinha deste mundo. (...) Tratava-se pois, da expressão de um imaginário de progresso e prestígio característicos dos estados em processo de desenvolvimento e afirmação (*ibidem*, p. 78).

A execução, no entanto, foi adiada em função da dragagem dos canais de navegação na lagoa dos Patos e do Guaíba (obra prioritária para o governo).

No início do século XX, planos e estudos foram realizados para verificar a viabilidade da implantação do porto de Porto Alegre. Propostas modernas, espelhadas em ideias surgidas na Europa, demonstravam a vontade desenvolvimentista do governo (ALVES, *op. cit.*).

Em 1904, com o projeto “Porto Alegre Porto de Mar”<sup>48</sup> de autoria de Faria Santos e Cândido Godoy, é lançada a ideia da ligação da cidade com o mar, e o porto passa a ter um papel ainda mais essencial na estruturação econômica da cidade. O projeto visava que o porto da capital deveria se tornar marítimo, aumentando o calado e aprofundando os canais de navegação da lagoa dos Patos e do Guaíba. Os autores justificavam sua proposta com exemplos de rios e portos europeus, como o Loire e o Sena e de projetos como “Paris – Porto de Mar” de autoria do engenheiro Bouquet de la Grye, entre outros<sup>49</sup>. Mais área aterrada, calado mais profundo, ruas alargadas fazem parte do novo projeto.

Descartada a proposta (pelos altos custos envolvidos), Cândido Godoy altera o projeto mais uma vez, e este é novamente apresentado em 1908 (com a obra restrita ao cais junto à Praça da Alfândega – primeiro trecho); no entanto, o início da obra foi adiado.

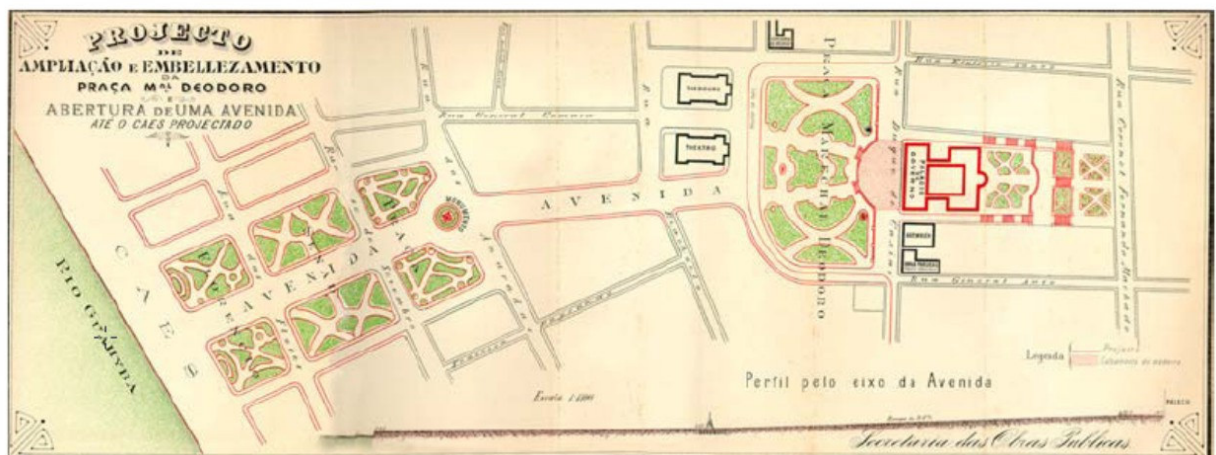
---

<sup>48</sup> Como ficou conhecida a *Memória sobre o melhoramento da navegação entre Porto Alegre e a Barra do Rio Grande*.

<sup>49</sup> Para um maior aprofundamento sobre o tema ver dissertação de Augusto Alves, *A construção do porto de Porto Alegre 1895 – 1930*, indicada na referência.

Projeto de ligação da área portuária com a Praça da Alfândega e até com a Praça da Matriz foram elaborados, prédios imponentes de arquitetura eclética construídos, avenidas abertas, eixos marcados, paisagismos cuidadosos executados. Em 1909, o primeiro desenhista da Secretaria de Obras Públicas do Estado, Attilio Alberto Trebbi, propôs a ligação da área portuária ao novo Palácio Piratini (que estava em construção), passando pela Praça da Alfândega, através de uma avenida monumental. O forte acive entre a parte baixa e alta do centro, e o alto custo das obras podem ter sido fatores determinantes para a não execução do projeto. No entanto, encontram-se resquícios da tentativa na figura da Avenida Sepúlveda que corresponde ao pequeno trecho entre o pórtico central do Cais Mauá e a Praça da Alfândega (esta passou pela grande transformação do 'embelezamento' ganhando paisagismo, iluminação etc.).

**Figura 45:** Planta do projeto de Attilio Trebbi para a ligação das praças da Alfândega e da Matriz.



Fonte: A construção do porto de Porto Alegre 1895 – 1930: modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado. Dissertação de mestrado de Augusto Alves.

O projeto original, apresentado por Faria Santos em 1899, não seria executado e, em 1910, Cândido Godoy descreve, em relatório, o anteprojeto do porto (modificado em 1908) com catorze armazéns gerais, extensão do cais de 3.200 metros, rua com sessenta metros de largura, cais em frente à Praça da Alfândega com 400 metros de extensão para cada lado e escadaria para passageiros, proposta esta aprovada. Também alguns aspectos do entorno eram destacados por Godoy como o aterro, a construção de edifícios (Alfândega, Delegacia Fiscal, etc.), a remodelação da Praça da Alfândega, entre outros (SOUZA, 2008). As primeiras obras para a construção do porto de Porto Alegre seriam entregues quatro anos mais tarde.

Em 1911, foi publicado edital para a construção do primeiro trecho, vencido por Rudolf Ahrons. Dois anos depois, edital para a continuidade da obra é lançado. Após anulação da licitação e abertura de novo edital, em 1914, a proposta da *Société Française* foi aceita.

Nesse mesmo ano, a Comissão de Melhoramentos e Embelezamento apresentava o Plano Geral de Melhoramentos. O relatório do plano, feito por João Moreira Maciel, destaca o porto e seu entorno:

Tratando atualmente o Governo do Estado da construção do novo cais, aproveitamos o traçado do mesmo, cuja execução será dentro em breve uma realidade (...). Nos terrenos conquistados ao Guaíba com a construção já contratada do cais, procuramos dispor as novas quadras de forma a prolongar tanto quanto possível as ruas atuais, seguindo os alinhamentos mais convenientes (PORTO ALEGRE, 1927, sem página).

E segue falando o relatório:

A esta [avenida] demos a denominação de *Avenida Julio de Castilhos* [grifo do autor]. Esta é paralela aos cais, e entre ela e o cais traçamos outra avenida separando os armazéns da Alfândega da linha de construções das novas quadras. – esta avenida a que demos a denominação de *Avenida do Porto* [grifo do autor], tem a largura de 20 metros, entre a linha de novas construções e o gradil que circunda os armazéns da Alfândega. Os armazéns, com largura de 20 metros, acham-se à distancia de 20 metros tanto do cais como do gradil que os circunda (PORTO ALEGRE, *op. cit.*).

Detalha ainda as avenidas e ruas que chegam ou que conformam o entorno do cais, destaca o projeto de jardins diante dos principais prédios do entorno, por exemplo, Delegacia Fiscal e Alfândega, em uma clara referência embelezamento e ao saneamento da área.

Apesar de contrato firmado com a empresa francesa para a construção do porto, em 1915 as obras ainda não haviam sido iniciadas (tal contrato seria posteriormente rescindido pelo Estado em 1916). No mesmo ano, os empreiteiros Álvaro Pereira e Cia. ganham a licitação para a construção de novo trecho do cais. A obra, depois de inúmeros atrasos, estava parcialmente construída em 1921.

**Figura 46:** Modelo espacial do Plano Geral de Melhoramentos, de 1914. Observa-se a área do Cais Mauá, já parcialmente estruturada.



Fonte: Porto Alegre, planejar para viver melhor. (folheto de divulgação da PMPA)

Neste meio tempo, novos editais foram sendo lançados, cada qual para trechos e trabalhos distintos, e cada qual com seus atrasos e dificuldades – nova planta geral do conjunto de obras seria aprovada em 1920.

Em agosto de 1921, o primeiro trecho do porto foi oficialmente inaugurado (incompleto). No entanto, salientam Souza e Muller (2007), a obra estendeu-se até 1922. “Junto ao porto, conjugado ainda ao acesso por ferrovia, localizavam-se todo o comércio e boa parte das indústrias que procuravam a mesma posição estratégica” (*ibidem*, p. 79).

Enquanto as obras continuavam, em 1923, a Comissão de Obras do Porto de Porto Alegre era criada. Com a Revolução<sup>50</sup> no mesmo ano, as atividades foram restringidas, mas não pararam por completo. Dois anos mais tarde, novo projeto das docas foi aprovado.

A cada nova etapa da obra da construção do porto, novos problemas surgiam. Solicitação na justiça, levantamentos, entre outros planos eram realizados no intuito de concretizar o projeto. Em 1930, o cais estava concluído até a Praça Rui Barbosa,

<sup>50</sup> A Revolução de 1923 durou aproximadamente onze meses e dividiu o estado em Chimangos (partidários de Borges de Medeiros, então Presidente do Estado) e Maragatos (aliados de Joaquim Francisco de Assis Brasil – que havia concorrido com Borges de Medeiros à Presidência do Estado). Possível fraude na eleição serviu de pretexto para a Revolução. Disponível em: <<http://www.cpovo.net/jornal/especiais/cpespecial/html/ECONOMIA.HTM>>. Acesso em: 16 maio 2011.



mas, além desta, ainda existiam trapiches que lembravam a paisagem do início do século.

**Figura 47:** Cais Mauá à época de sua inauguração (autor desconhecido).



Fonte: Disponível em:

<<http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:CaisMau%C3%A11920.jpg>>. Acesso em: 12 jul. 2011.

#### 4.2 INTENÇÕES: O CENTRO HISTÓRICO E A ÁREA PORTUÁRIA

Uma das principais diretrizes do Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, do governo federal, é promover a habitação social, premissa elencada na Constituição Federal de 1988 e ressaltada pelo Estatuto da Cidade, com o intuito de melhorar a qualidade de vida e democratizar o acesso à cidade.

O programa centra-se nos imóveis vazios ou subutilizados, recuperando o estoque imobiliário, mantendo a habitação na área central e atraindo a população (o programa visa principalmente a de baixa renda). Estimula também a diversidade funcional e a preservação do patrimônio cultural e ambiental. Tais princípios estão contidos no Estatuto da Cidade.

O Ministério das Cidades, por meio deste programa urbano, apóia estados e municípios, diretamente, através de recursos financeiros em duas ações: apoio à elaboração de planos de reabilitação de áreas urbanas centrais e a requalificação de espaços de uso público em áreas centrais; disponibilizando imóveis públicos, ou através da coordenação setorial e fomento às ações federativas.

[O programa] objetiva promover o uso e a ocupação democrática das áreas urbanas centrais em regiões Metropolitanas, propiciando a permanência de população residente e a atração de população não residente por meio de ações integradas que promovam e sustentem a diversidade funcional e social, a identidade cultural e a vitalidade econômica dessas áreas (MCIDADES<sup>51</sup>, 2006, p. 4).

Observa-se a proximidade do texto dos objetivos com o conceito de reabilitação estabelecido na Carta de Lisboa – permanência da população residente, ações integradas, diversidade de funções e de identidade –, em especial a requalificação dos espaços públicos.

O programa apoiou Porto Alegre na elaboração do Plano Estratégico de Reabilitação da Área Central, de competência do projeto Viva o Centro, do governo municipal.

A proposta atual de requalificação da área central iniciou-se em 2005, quando o governo municipal então eleito apresentou as estratégias de gestão da cidade, definindo 12 programas de governo para a sua execução, entre eles o programa Cidade Integrada, do qual o projeto Viva o Centro, coordenado pela Secretaria de Planejamento Municipal, faz parte.

Depois de um longo processo de pesquisa e diagnóstico realizados por colaboradores de várias secretarias municipais, com a participação da comunidade (em encontros específicos sobre o tema), foi divulgada, em 2010, a “Síntese do Plano Estratégico: reabilitação da área central de Porto Alegre”.

O projeto Viva o Centro sintetiza, no seu Plano Estratégico, as linhas de atuação para reabilitação da área central. Entre elas, a “revitalização” do Cais Mauá é considerada elemento-chave na reabilitação do Centro Histórico. Observa-se que a Síntese do Plano Estratégico utiliza em diversas partes do texto tanto o termo revitalização (principalmente quando se refere à área do Cais Mauá) como o termo reabilitação (inclusive no seu título) sem, no entanto, conceituá-los.

Segundo o documento, o projeto “é embasado pela sustentabilidade econômica, social e ambiental e deve gerar um incremento da atividade turística no Centro Histórico, valorização imobiliária e incremento de novos pólos de lazer, com **possível** [grifo nosso] expansão do uso residencial, comercial e de serviços” (PMPA, 2010, p. 35).

---

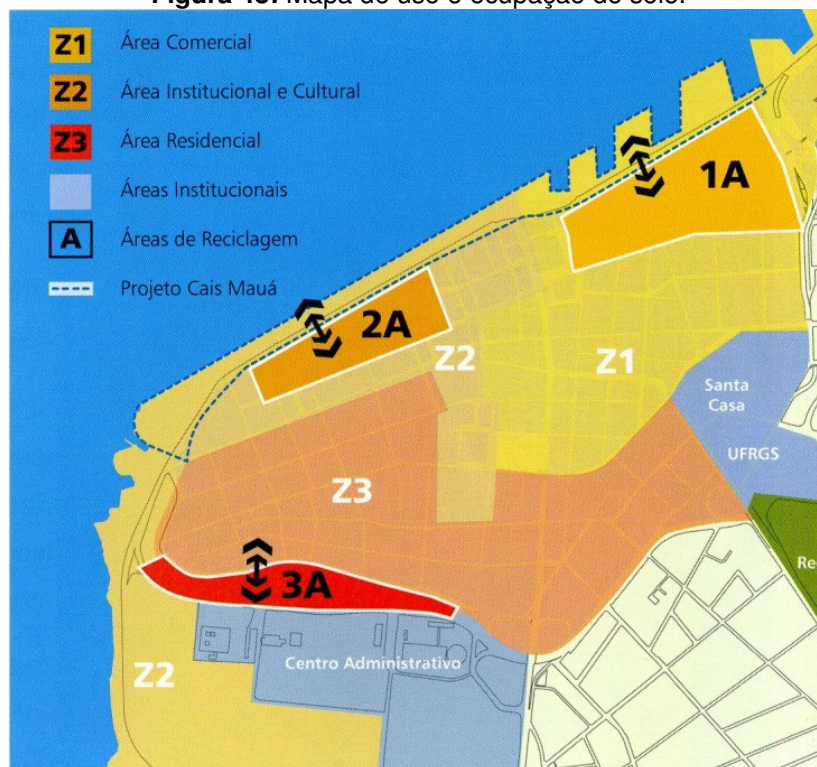
<sup>51</sup> Manual para a apresentação de propostas par o Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, do Ministério das Cidades.

Neste ponto há divergência entre o próprio conceito de reabilitação, utilizado pelo programa, e a intenção de requalificação do cais, uma vez que a possibilidade de expansão do uso residencial não é só desejada, mas buscada nas áreas a serem reabilitadas.

Para a zona Z1- A deve-se procurar a substituição das edificações provisórias, priorizando as atividades comerciais e de serviços. Segundo o texto “[s]ua valorização e renovação está diretamente ligada á efetivação do projeto Cais Mauá, **devendo estabelecer uma conexão franca e eficiente [grifo nosso]**, além de uma integração funcional” (PMPA, *op. cit*). Para a zona Z2 – A o Plano Estratégico vê uma oportunidade de construções novas que potencializem as atividades de lazer, cultura, turismo e atividades complementares ao turismo. Está diretamente vinculado à efetivação da requalificação da antiga área portuária, assim como a Z1-A.

Não há maiores detalhamentos sobre formas de atuação ou diretrizes específicas para estas áreas (figura 46), seguindo as mesmas, além do estabelecido na Síntese, os regramentos do Plano Diretor da cidade.

**Figura 48:** Mapa do uso e ocupação do solo.



Fonte: Síntese do Plano Estratégico: reabilitação da área central de Porto Alegre.

Nas zonas que são as mais diretamente vinculadas à área portuária, conforme a Síntese, não há previsão explícita de utilização dos imóveis subutilizados ou abandonados para o uso residencial, somente na área do Centro Histórico (mais abrangente), já estabelecida como zona residencial. Não se leva em consideração a valorização imobiliária para as residências face à requalificação da área portuária.

Em relação aos espaços abertos (públicos), o Plano Estratégico do Viva o Centro contempla:

[a] articulação e fortalecimento da rede de espaços referenciais, compostos por áreas (praças) e conexões urbanas (vias), qualificando as estruturas de apoio tais como infra-estrutura aparente, os passeios, o mobiliário urbano e os veículos de publicidade que compõem o espaço visual urbano (PMPA, 2010, p. 37).

Há preocupação da requalificação de estruturas e infraestruturas existentes e com a conexão entre os espaços abertos, porém, novamente, vê-se a “barreira” burocrática criada: os projetos para a área central não ultrapassam o limite estabelecido pelo “muro da Mauá”. Igualmente, apesar de destacar-se a área da Praça da Alfândega, também não se formulam propostas ou diretrizes para o espaço.

**Figura 49:** Mapa dos espaços abertos.



Fonte: Síntese do Plano Estratégico: reabilitação da área central de Porto Alegre.

O Plano Estratégico estabelece percursos temáticos através de incentivo e consolidação de atividades culturais, de comércio e serviços “através da identificação de características diferenciadas e únicas” e com a “promoção e fortalecimento da imagem através de marketing associado à transformação do ambiente” (PMPA, 2010, p. 39).

Ainda em relação aos espaços abertos, a Síntese menciona a intenção da conexão de espaços públicos na área do entorno do Cais Mauá (e do próprio) com a:

Possibilidade de implementação de um Complexo de lazer, cultura e turismo com características de uso local e regional, através da integração das praças Brigadeiro Sampaio, Júlio Mesquita e entorno da Usina do Gasômetro, é reforçada pelo projeto Cais Mauá (PMPA, op. cit.).

O Plano Estratégico de Reabilitação da Área Central de Porto Alegre definiu diversas macroações de atuação: (i) conscientização e divulgação dos valores culturais; (ii) integração social e segurança pública; (iii) manutenção e conservação do espaço público; (iv) qualificação do ambiente urbano – paisagística, edificações e preservação e recuperação de monumentos e **lugares significativos** [*grifo nosso*]; (v) promoção econômica – foco no turismo e na cultura; (vi) revitalização de áreas e imóveis subutilizados ou degradados, entre eles o Cais Mauá e a Praça da Alfândega (nenhum deles sob responsabilidade do governo municipal, o primeiro de iniciativa privada e o segundo do projeto Monumenta); (vii) otimização do transporte e circulação; (viii) implementação e monitoramento de ações.

Este é o único documento, até agora analisado, que menciona explicitamente a questão do *lugar* – já conceituado no Caspítulo II como espaço dotado de significado – e a importância dentro da área central.

Além do Viva o Centro, que tem apoio do governo federal, também atua no centro de Porto Alegre projeto do Ministério da Cultura, chamado Monumenta.

O Monumenta, programa do Ministério da Cultura (que tem apoio do banco Internacional de Desenvolvimento – BID e da UNESCO), procura conjugar a recuperação e a preservação do patrimônio histórico com desenvolvimento econômico e social. Além de atuar na recuperação de bens tombados pelo IPHAN, procura capacitar mão-de-obra especializada em restauro, atua na formação de

agentes locais de cultura e turismo e na promoção de atividades econômicas e programas educativos<sup>52</sup>. Ainda de acordo com o *site*, o programa:

(...) procura garantir condições de sustentabilidade do Patrimônio. Objetivo a ser alcançado com a geração de recursos para o equilíbrio financeiro das atividades desenvolvidas e que mantenham conservados os imóveis da área do projeto. Com isto, facilita a manutenção das características originais dos bens, sem que sejam necessários futuros aportes de recursos públicos. Uma das estratégias para atingir esta meta é estabelecer novos usos para os imóveis e monumentos recuperados.

Como objetivos do programa estão a preservação de áreas prioritárias do patrimônio histórico e artístico urbano, o estímulo à ações que promovam uma maior consciência da população sobre a importância da preservação do patrimônio das cidades, além de procurar estimular a viabilidade de projetos para a utilização econômica, cultural e social das áreas recuperadas.

A área do Monumenta em Porto Alegre tem 24,5 hectares, compreendendo o sítio histórico tombado (federal), que vai da Praça da Matriz até o Cais Mauá (passando pela Rua General Câmara, Praça da Alfândega, Avenida Sepúlveda, Pórtico e Armazéns A e B do Cais Mauá), e a área que se estende da Igreja Nossa Senhora das Dores até a Avenida Borges de Medeiros. Nesta área estão relacionados em torno de 170 imóveis públicos e privados (muitos deles no entorno do Cais) que compõem o acervo a ser preservado.

Atualmente, o Monumenta recupera a área da Praça da Alfândega trazendo de volta o projeto original para a área. Não se observam as premissas da reabilitação nas diretrizes e nos objetivos do Monumenta. Por se tratar de um programa que se volta especificamente ao patrimônio histórico suas ações e metas são concentradas na resolução de interferências nesse tema. Não há proposta ou intenção de ação integrada com o projeto Viva o Centro ou o projeto Cais Mauá. No entanto, a primeira obra do Monumenta se focou na antiga área portuária.

Diz a responsável pelo programa em Porto Alegre, a arquiteta Briane Bicca:

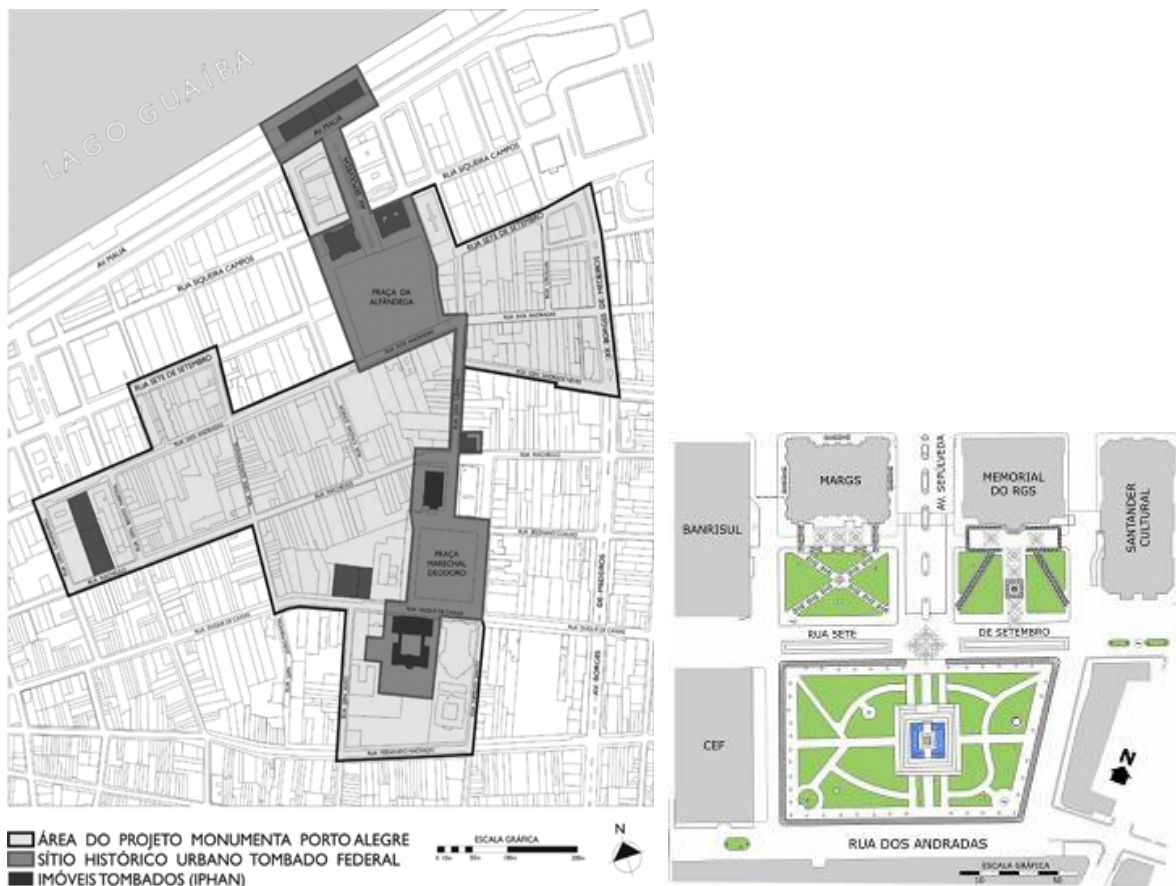
Um tema candente no cenário da área central relaciona-se à futura ocupação da extensa faixa de armazéns do Cais Mauá, cuja função portuária já está sendo desativada. Com o pretendido acesso à orla do Centro Histórico, serão multiplicadas as possibilidades de lazer e turismo – por meio da contemplação, da navegação de passeio, da gastronomia, dos eventos, do acesso à informação turística, etc. – o que representa

---

<sup>52</sup> De acordo como site oficial: <<http://www.monumenta.gov.br>>. Acesso em: 25 jun. 2011.

incorporar-lhe o Cais Mauá, hoje desconhecido da população e repleto de potencialidades. O Porto é uma chance única de expansão diversificada do Centro, e o Projeto Monumenta, escolhendo como sua “obra de arranque” o Pórtico do Cais Mauá, comprometeu-se com essa meta. Uma das dificuldades a superar é o fato de essa faixa encontrar-se isolada do centro da cidade por três barreiras paralelas: o muro de contenção das cheias do lago Guaíba, construído no início dos anos de 1970; o tramo inicial do metrô de superfície, da década seguinte; e a Avenida Mauá, que carrega todo o tráfego pesado de passagem pelo Centro, rumo à Zona Sul. A possibilidade de ampliação da comporta do muro em frente ao pórtico do Cais e o projeto da Companhia do Trensurb de recuar a extremidade da linha do metrô, permitindo a ampliação da comporta, além de aumentar a permeabilidade em alguns pontos da linha do metrô, acenam para a melhoria da acessibilidade de pedestres e veículos ao Porto (BICCA, 2006, p. 140-1).

**Figura 50 e 51:** Área de atuação do programa Monumenta no Centro Histórico e área da Praça da Alfândega onde, atualmente, trabalha o programa para a recuperação paisagística.



Fontes: Disponível em:

<<http://www.seer.ufrgs.br/index.php/EmQuestao/article/viewFile/2983/2035/12405>>

<[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smc/usu\\_img/alfandega\\_4\\_web.jpg](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smc/usu_img/alfandega_4_web.jpg)>. Acesso em: 27 ago. 2010.

Segundo Briane, o Projeto de Qualificação do Espaço Público desenvolvido para a cidade abrange praças, ruas, largos e avenidas da área central, totalizando treze hectares. Nele estão previstas: “a readequação dos pavimentos, redesenho dos canteiros, instalação de mobiliário, remanejamento de equipamentos e redes,

melhoria da iluminação ao nível do pedestre e iluminação cênica dos monumentos” (*ibidem*, p. 153) – todos voltados para áreas específicas da atuação do projeto e não para Centro Histórico como um todo.

A arquiteta, ao mencionar a obra de restauração do Pórtico do Cais Mauá, diz que esta foi importante para a retomada do contato do centro com o Guaíba. Segundo ela, há “a intenção da população em se aproximar e usufruir o Porto e demonstrar a viabilidade de uma ocupação dos armazéns com novos usos e acesso franco ao Cais Mauá (...)” (*ibidem*, p. 156).

O projeto, no entanto, não se limita somente às obras de restauração do prédio. Envolve outros tantos projetos por parte do Trensurb, do IPH da UFRGS, da EPTC etc., demonstrando a complexidade da requalificação urbana na área portuária de Porto Alegre.

No entanto, o Monumenta não apresenta os aspectos a serem levados em consideração pela intervenção, de forma que se vejam atendidas as características da reabilitação; são aspectos muitos específicos que devem ser levados em consideração nos projetos de requalificação e não são tratados de forma abrangente como o conceito da Carta de Lisboa.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental – PDDUA, se constitui na Lei Complementar 434/99 e foi modificado, no ano de 2010, pela Lei Complementar 646/10. Deve-se ressaltar que muitos dos artigos, incisos e parágrafos referentes ao Centro Histórico foram incluídos pela LC 646/10, demonstrando uma preocupação específica em relação a esta área e suas potencialidades.

O PDDUA afirma, em seu primeiro artigo, que, entre outros, tem por princípios a gestão democrática, através da participação da comunidade (população e entidades representativas) na formulação, execução e acompanhamento de projetos de desenvolvimento urbano; a integração das ações públicas e privadas; o enriquecimento cultural da cidade e, a preservação dos sítios, edificações e dos monumentos de valor histórico, artístico e cultural.

Para que os princípios sejam alcançados foram elaboradas estratégias de atuação na cidade – para cada estratégia estão relacionados diversos programas de atuação –, dentre elas a da Qualificação Ambiental, que procura a valorização do patrimônio ambiental, este, por sua vez, dividido em natural e cultural. Segundo o



artigo 14, o conjunto de bens imóveis de valor significativos e as paisagens estariam entre os integrantes do patrimônio cultural da cidade.

A estratégia da Produção da Cidade também apresenta especificações quanto à área central. Neste caso, procura promover seu desenvolvimento através do incentivo à **retomada** [*grifo nosso*] da função habitacional (“visando ao atendimento da demanda de interesse social”; art. 21, inciso VIII). Para sua realização, estabelece o Programa de Incentivo à Recuperação de Prédios Ociosos do Centro Histórico.

Observa-se no Plano Diretor de Porto Alegre, uma aproximação com o buscado pelo conceito de reabilitação urbana, onde a valorização do patrimônio e a retomada de funções visam, também, a requalificação econômica. Além disso, cabe ressaltar a importância do destaque à função habitacional que, apesar de não estar presente no conceito como algo a ser buscado, está claramente indicado como algo concreto, ou seja, existente naquele contexto e que todas as ações devam visar o seu benefício. Além disso, há uma aproximação com uma das principais características do período de “Reinvenção Urbana”, que é a busca pela parceria pública-privada nos assuntos urbanos do município.

A cidade de Porto Alegre foi formalmente dividida pelo PDDUA em nove Macrozonas. Cada uma delas foi determinada de acordo com proximidade de características, observados os aspectos sócio-econômicos, paisagísticos e ambientais. O Centro Histórico está inserido na Macrozona 1 (chamada de “Cidade Radiocêntrica”), que se constitui na área mais estruturada do município (artigo 29, inciso I), destacando-se como um dos elementos estruturadores do Modelo Espacial do Plano. É assim definido:

Centro Histórico é a área de urbanização mais antiga do território do Município, com limites entre o lago Guaíba e o contorno da I Perimental, desenvolvendo-se como um espaço de diversidade comercial, que contém equipamentos públicos e privados, instituições financeiras, parte da área portuária e concentração de áreas e bens de interesse cultural (LC 434/99, artigo 30, § 1º).

O glossário do plano ainda define:

Centro Histórico – é o coração da cidade e concentra instituições importantes, como a sede dos governos estadual e municipal. Por reunir uma grande variedade de atividades e negócios, atrai interesses dos mais diversos, que ultrapassam aos do seu próprio limite.

Caracteriza-se também como Área de Interesse Institucional e Área de Interesse Cultural, pois engloba “áreas públicas ou privadas de grande porte, destinadas a fins comunitários e administrativos”, com a “ocorrência de patrimônio cultural representativo da história da cidade”, como é o caso do Cais Mauá.

Já de acordo com o artigo 83, o Centro Histórico é considerado como Área de Revitalização<sup>53</sup> – dentro da Área Especial de Interesse Urbanístico – uma vez que, o plano diretor o estabelece como “local de origem da cidade e de concentração de grande diversidade de atividades urbanas; deverá ser objeto de plano específico envolvendo a multiplicidade de situações que o caracterizam” (inciso I). O mesmo artigo destaca no inciso IV:

Cais do Porto – do Gasômetro até a Estação Rodoviária – deverá ser objeto de planos e projetos específicos, numa perspectiva de transformar essa área num pólo de atração e irradiação de desenvolvimento científico, tecnológico, cultural, artístico, turístico, educacional, de inovação, de novos negócios e de desenvolvimento socioeconômico, integrado ao processo de valorização e resgate dos espaços já existentes, nas dimensões histórica, cultural e econômica.

Note-se, na citação acima, a intenção municipal de transformar o Cais Mauá em um complexo onde inúmeras atividades ocorrem para a promoção da [re]valorização de espaços existentes, não só histórica ou de valor cultural, mas também a valorização econômica (perdida desde que o porto deixou de ali funcionar).

Todo o artigo 84 detalha as atividades permitidas ou não em edificações ou logradouros do centro. Como Área de Interesse Cultural, também o Centro Histórico deve ser objeto de regime específico, e suas áreas significativas devem ser revitalizadas<sup>54</sup> (artigo 92).

Alguns conceitos, no entanto, ficam obscuros, tanto pela falta de informação ou detalhamento na própria lei como pela falta de encaminhamento à lei específica ou a ser detalhada: o Cais Mauá, a Praça da Alfândega e adjacências, entre outros espaços são considerados Áreas de Animação; sem detalhar o que seria “área de

---

<sup>53</sup> O glossário do plano assim as define: “são espaços da cidade que apresentam valores significativos. Por esta razão merecem medidas que resgatem e valorizem suas peculiaridades, dando-lhes *nova vida* [grifo nosso], de forma que mais pessoas tenham acesso e possam usufruir delas”.

<sup>54</sup> Todo o PDDUA não menciona a palavra reabilitação utilizando o termo revitalização.

animação”, a Câmara Municipal de Porto Alegre ainda estabeleceu o prazo de 360 dias (contados da publicação) para o Executivo apresentar um programa de implantação da área.

A edição comentada de 2002 do PDDUA afirma que o Centro Histórico é elemento fundamental para a organização das macrozonas e, ainda, por se tratar de uma área bastante edificada, sua “(...) renovação deverá se dar, especialmente, através de projetos especiais”<sup>55</sup>. (PMPA, 2002, p. 9).

Dentro deste contexto, de área singular na estrutura da cidade, o Centro Histórico está também inserido em Área Especial de Interesse Urbanístico, como Área de Revitalização<sup>56</sup>. Tais áreas, de acordo com o artigo 81, são consideradas por seu patrimônio ambiental ou pela sua relevância para a cidade e devem ter tratamento diferenciado para valorização de suas peculiaridades.

Então, segundo o artigo 83, o Centro Histórico, juntamente com algumas outras áreas da cidade como a orla do Guaíba, por exemplo, fica identificado como área de revitalização, pois é “o local de origem e de concentração de grande diversidade de atividades urbanas [e] deverá ser objeto de plano específico envolvendo a multiplicidade de situações que o caracterizam” (LC 434/99, art. 83, inciso I). Mais especificamente, o Plano Diretor estabeleceu regras gerais para o Centro Histórico no artigo seguinte como: vedação de bancos e postos de abastecimento em determinados prédios, definição de lugares para algumas atividades preestabelecidas, garagens de acordo com o Anexo 10 do Plano etc.

O texto do plano não faz menção especial à área residencial do centro histórico, tratando de forma similar às demais áreas residenciais da cidade (em alguns casos, se as residências ocorrem em áreas especiais, o regime urbanístico diferenciado é adotado).

Apesar de se tratar de projeto de “revitalização” urbana e possuir lei específica (Lei Complementar 638/2010 – Anexo A desta dissertação), o projeto do

---

<sup>55</sup> O projeto especial, segundo o Plano, é aquele que necessita uma análise diferenciada e que, ao passar por um Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU), deve cumprir acordos e condicionantes estabelecidos entre o empreendedor e a Prefeitura (através de comissões técnicas específicas). Os projetos especiais caracterizam-se por empreendimentos pontuais e empreendimentos de impacto urbano (de primeiro e segundo nível). Os projetos de renovação ou revitalização urbana são classificados como empreendimentos de impacto urbano de segundo nível.

<sup>56</sup> Apesar de haver divergências entre os conceitos de revitalização e reabilitação, adotou-se os termos usados nos textos oficiais que, na sua maioria, assim como os textos veiculados na mídia, não utilizam o termo reabilitação.

Cais Mauá é considerado de 2º Grau, pelo seu porte e por situar-se em Área de Interesse Cultural, necessitando regime específico (artigos 61 e 62 do plano diretor).

Anteriormente à elaboração da Lei que define o regime, a Comissão Técnica de Análise Urbanística e Gerenciamento (CAUGE), da Prefeitura, que analisa tais projetos de impacto, definiu diretrizes para a área. A Comissão de Revitalização do Cais Mauá, criada pelo Decreto 43.730/05, apresenta as bases para o Estudo de Viabilidade Urbanística e solicita à CAUGE parecer quanto às diretrizes para o EVU, que são emitidas no parecer 101/06 (posteriormente, a solicitação voltará à CAUGE, em função dos ajustes realizados após a apresentação das propostas, e será também encaminhado ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental – CMDUA – para manifestação).

De acordo com o documento<sup>57</sup> da Comissão, entre os fatores que devem ser levados em consideração para a elaboração da proposta está a divisão da área em dois setores principais: o Setor 1 – Gasômetro (área compreendida entre o armazém A6 do cais, a usina do Gasômetro e entre o alinhamento da Avenida Presidente João Goulart); o Setor 2 – Cais Mauá é composto da área dos armazéns (área entre a Cobertina<sup>58</sup> e o muro de proteção contra as cheias – localizam-se ali os armazéns B, B1 a B3, A, A1 a A6, Pórtico Central e a sede do SPH) e das docas (área entre a Cobertina e o muro onde se localizam os armazéns C1 a C4, a Praça Edgar Schneider, o antigo Frigorífico do Estado, o armazém da Cibrazen e as docas).

Entre os objetivos do projeto Cais Mauá (determinados também pela Comissão) pode-se destacar: (i) promover a reintegração físico-funcional da área do Cais Mauá à dinâmica da cidade e da região metropolitana; (ii) recuperar o contato histórico do centro da cidade com o Lago Guaíba, **garantindo** [*grifo nosso*] livre acesso público; (iii) impulsionar a “revitalização” do centro da cidade.

As atividades estabelecidas são de uso público, recomendadas como principais para Setor 1 – Gasômetro, e Setor 2 – Cais Mauá armazéns, e para o Setor 2 – Cais Mauá docas recomendadas como complementares.

Já a residência seria recomendada como complementar no Setor 1 e no Setor 2 docas e proibida no Setor 2 armazéns. Também fica condicionada a permanência do sistema de proteção contra cheias (muros e portões), dos bens tombados

---

<sup>57</sup> Não publicado.

<sup>58</sup> Murada do Cais.

(mantendo sua originalidade), além da integração da paisagem cultural com a história do espaço e seu entorno.

Nas diretrizes podem ser observadas a intenção de requalificação física e preservação do patrimônio, a requalificação de infra-estrutura, a busca pela integração do espaço do cais com a área central, todas estas, características da reabilitação.

Outras opiniões sobre a área do atual projeto do Cais Mauá foram dadas em conferências e debates. A seguir, destacam-se algumas delas. Segundo Charles Duff (BELTRAND, 2009, p. 160), muitas são as semelhanças entre as cidades americanas e Porto Alegre. De projetos de requalificação já realizados às potencialidades a serem exploradas, algumas características se sobressaem e foram destacadas na palestra por ele proferida no ciclo de debates “Porto Alegre, uma visão de futuro<sup>59</sup>”: (i) a similaridade com a orla de Baltimore, que foi requalificada na década de 1970; (ii) a existência de barreiras físicas entre espaços públicos e a orla a exemplo de Chicago e São Francisco; (iii) a extensa orla a ser aproveitada – não somente o Cais Mauá – e conectada (onde retoma os exemplos de Baltimore e São Francisco); (iv) destaca elementos de conexão urbana – ruas ligando bairros, espaços públicos e prédios que atraiam as pessoas a caminhar por entre esses elementos (a exemplo de Nova Iorque<sup>60</sup>); e (v) melhoria dos espaços abertos e de ambientes como estacionamentos ou até a transformação destes (pela melhoria do transporte público).

Já Jordi Borja, em seu discurso no encerramento do ciclo de eventos “*Porto Alegre, uma visão de futuro*” (*ibidem*, p. 173-4), cita quais características uma cidade, com uma zona portuária ociosa – como é o caso de Porto Alegre –, deve ter para uma requalificação de sucesso: (i) a atividade portuária é incompatível com a área central, o porto deve ser recolocado; (ii) o que se faz na antiga área portuária de vê ser feito para toda a cidade. “Deve ser algo que sirva à cidade, que tenha um espaço social, de lazer, com equipamento cultural, restaurantes, algo muito transparente, acessível e visível” (BELTRAND, *op. cit.*); (iii) manter atividades relacionadas à água. Além destas, Borja, que mais de uma vez esteve em Porto

---

<sup>59</sup> Ocorrido em 2008, deu origem ao livro de mesmo nome publicado pela Câmara Municipal no ano seguinte.

<sup>60</sup> Aqui se pode citar o exemplo do Battery Park, parque público nova-iorquino que reúne edifícios culturais, como museus, e espaços abertos com vegetação, passeios públicos, entre outros.

Alegre, também citou situações específicas que poderiam ocorrer na área do cais Mauá.

Em reportagem intitulada “*Espanhol dá sete ideias para mudar o cais*”, entrevista ao jornal Zero Hora (de 22 de julho de 2008, seção Geral, p. 28), Borja destaca que: o projeto do Cais Mauá deveria ter (i) espaços de lazer e culturais (escritórios e habitação devem ser feitos com muito critério, pois suas construções poderiam ser barreiras à paisagem); (ii) deve-se manter o vínculo com a água (lazer, esportes, transporte de carga); (iii) deve-se retirar o muro de contenção de cheias; (iv) a maior parte dos armazéns deve ser demolida; (v) os transportes públicos devem chegar à área, há necessidade de se criar estacionamentos; (vi) tornar o local de uso coletivo para maior segurança e; (vii) deve-se ter opções (de atividades/usos) gratuitas.

#### 4.3 A ÁREA PORTUÁRIA EM PROJETO

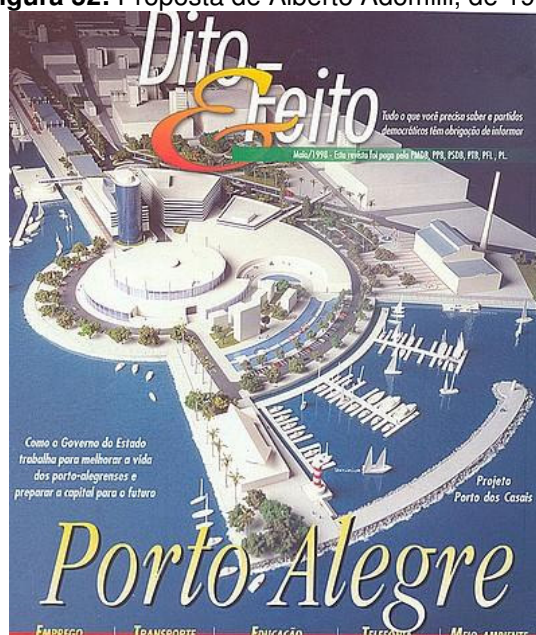
O projeto apresentado pelo Consórcio Cais Mauá não foi o único projeto de requalificação da área portuária já apresentado. Em 1996 o projeto “Porto dos Casais” liderado por Alberto Pio Adomilli ganha concurso promovido pelo governo do estado. Esta proposta, no entanto, nunca sairia do papel.

Em 2005 é criada a Comissão de Revitalização do Cais Mauá que é constituída por membros do Governo Estadual, da Procuradoria Geral do Estado, da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), da Caixa Econômica S.A. – agência de fomento/RS – como membros efetivos; como membros convidados, representantes do Ministério Público Estadual, da Câmara Municipal de Porto Alegre e da Prefeitura Municipal. Em 2006, a comissão solicita à Comissão Técnica de Análise Urbanística e Gerenciamento (CAUGE) parecer quanto às diretrizes para Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU) de reciclagem de uso das edificações tombadas e aproveitamento das demais áreas.

Emitidas as diretrizes, a Comissão publica, no Diário Oficial de Porto Alegre nº 143 de 30 de julho de 2007, o edital de Manifestação de Interesse, quanto ao estudo de viabilidade sócio-econômica do empreendimento a ser realizado. Com base nas diretrizes emitidas, apresentam-se as propostas. Nas páginas seguintes, são apresentadas imagens de duas das três propostas recebidas: as figuras 50 e 51 referem-se à proposta feita pelos arquitetos Jorge Decken Debiagi, Pedro Gabriel S.

de Castro e Joaquim Haas (que formaram a Equipe Porto Alegre, com a coordenação do primeiro) que se intitulou “projeto Novo Guaíba”. As figuras 52 e 53 correspondem à primeira proposta do Consórcio Cais Mauá, que apresentou o projeto “Um Porto Alegre”.

**Figura 52:** Proposta de Alberto Adomilli, de 1996.



Fonte: Disponível em:

<<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=947178>>. Acesso em: 07 jul. 2011.

**Figura 53:** Cais Mauá, proposta do “projeto Novo Guaíba”.



Fonte: Álbum da proposta (não publicado), acervo pessoal.

**Figura 54:** Cais Mauá, proposta do “projeto Novo Guaíba”.



Fonte: Álbum da proposta (não publicado), acervo pessoal.

**Figura 55:** Setor das docas, primeiro estudo entregue à Comissão.



Fonte: Disponível em:

<<http://www.clicrbs.com.br/zerohora/jsp/default.jsp?uf=1&local=1&section=Geral&newSID=a2077066.xml>>. Acesso em: 12 jul. 2011.



**Figura 56:** Setor dos armazéns, primeiro estudo entregue à Comissão.



Fonte: Disponível em: <<http://portoimagem.wordpress.com/2009/09/30/sobre-morar-no-cais-maua/>>. Acesso em: 12 jul. 2011.

Analisadas as propostas e apoiadas nas respostas trazidas por elas, a Comissão propõe um ajuste das diretrizes emitidas pela CAUGE, que emite novo parecer em 2009 (parecer nº 061/09). O mesmo parecer aprova também Termo de Referência para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental.

Em 2010, é aprovada a Lei Complementar 638/10, que estabelece as regras de utilização do Cais Mauá e define o regime urbanístico para a área. No mesmo ano é aberta licitação para a requalificação da área. Fazem parte do consórcio vencedor os escritórios Jaime Lerner Arquitetos Associados e b720 Fermín Vazquez Arquitectos, responsáveis pelo projeto de intervenção<sup>61</sup>.

Em dezembro de 2010, o consórcio assinou, com o governo do Estado, um contrato de arrendamento da área por 25 anos. Espera-se que as obras estejam concluídas, ao menos em parte, até 2014 (ano da Copa do Mundo da FIFA, da qual Porto Alegre será uma das sedes).

A intervenção denominada “um Porto Alegre”, de autoria do Consórcio Cais Mauá, apresentou, além das plantas e imagens da possível implantação do projeto, texto explicativo (não publicado) que tratava da conceituação geral da requalificação da área.

---

<sup>61</sup> Ainda não há estudo de viabilidade ou projeto aprovado definitivos, somente a proposta apresentada na licitação, oriunda da proposta inicial encaminhada após a emissão de diretrizes pela CAUGE.

O texto define conceitualmente a intervenção como sendo (i) “um projeto catalisador e dinamizador da transformação de Porto Alegre” (CONSÓRCIO CAIS MAUÁ, [s/d], p. 1), uma vez que:

Sua contribuição vai representar uma grande oportunidade para repensar a cidade e suas funções, para viabilizar novos projetos e planos urbanos, e para dotar a cidade não somente com referências urbanas e arquitetônicas, mas também de aspectos “vivos” que impulsionem novas atividades econômicas e sociais no caminho da transformação da capital (CONSÓRCIO CAIS MAUÁ, *op. cit.*).

Conceitua ainda como (ii) “um projeto de integração porto-cidade que servirá como referência internacional”; (iii) “um projeto ícone (...) [para] renovar e complementar as referências urbanas atuais da cidade, para projetar uma imagem inovadora de uma cidade aberta para as novas tendências de um mundo globalizado” (*ibidem*, p. 2).

Pode-se observar nos trechos do documento acima citados, que são ressaltadas características fortemente presentes nas intervenções do período da “Reinvenção Urbana”: a redefinição imagética da cidade, a sua transformação em referência internacional, apta a “competir” com outras cidades por novos investidores e usuários, a transformação da área em um ícone impulsionador de novas transformações, além da criação de elementos icônicos dentro da própria área, que sirvam de referencial para toda a cidade, como veremos a seguir.

“Um Porto Alegre” também é conceituado como (iv) um projeto sustentável – no tipo de planejamento, na edificação e na gestão; (v) um projeto integrado social e economicamente na cidade que, segundo o Consórcio, “não é um projeto de criação de uma ‘ilha’ elitista na cidade, mas sim um projeto de profunda penetração social e econômica na capital”, além da integração urbanística, pois servirá como conector da margem com a cidade (*ibidem*, p. 3).

A presença da afirmação do caráter público, do “para todos” do projeto, também é refletido em vários outros projetos do “modelo”. A justificativa visa a legitimação, por parte da população, da execução da intervenção, sendo melhor aceita se for para o uso comum, mesmo que de iniciativa privada.

Segundo o plano conceitual, trata-se a proposta de (vi) um projeto multifuncional, “uma mistura, de usos e atividades urbanísticas sinérgicas, todas elas complementares e dinamizadoras do atual sistema urbano de Porto Alegre” (*ibidem*, p.4) através: do uso de espaços públicos abertos e de lazer urbano (para, segundo o

Consórcio, multiplicar as possibilidades atuais), do uso de equipamentos culturais, sociais e de lazer, dos usos comerciais e de serviços e do uso do centro de negócios.

Nos motiva o ânimo de dotar a cidade com uma nova área que através da proliferação de acessos de pedestres, calçadas, esplanadas e áreas verdes bem dispostas, permita ao porto alegreense fluir literalmente ao longo do projeto e, finalmente recuperar este espaço como um mirante privilegiado do entorno natural próximo (*ibidem*, p. 4).

A definição urbanística-funcional do projeto “um Porto Alegre” é assim descrita pelo grupo: (i) “conexão máxima com a cidade”, que explica as questões do muro, do trem e do parque Gasômetro; (ii) “reabilitação do patrimônio existente”, cujos tópicos são armazéns, nova interface com o lago, programação de zona de transporte público, estacionamento e calçadão, (iii) “criação de um novo ícone” – no pólo de escritórios haveria a criação de estacionamentos e edifícios “ícones” de escritórios e área comercial. Já no pólo Gasômetro seriam criados estacionamentos sobre o pavimento existente, cobertura verde como continuidade do parque existente e torre do hotel no eixo da Avenida Mauá como edifício “ícone”<sup>62</sup>.

O processo de gestão e desenvolvimento do projeto é apresentado na seqüência (página nove e posteriores). O Consórcio o apresenta como um projeto viável – propõe-se uma combinação equilibrada de uso público e privado. Os usos lucrativos propostos se fundamentam na análise detalhada das necessidades de mercado, atuais e futuras, da cidade; um projeto definido, porém aberto de forma flexível (possibilidade de adaptação e evolução); um projeto para a cooperação público-privada; e um projeto “vivo”, para ser gerido e governado de forma sustentável no futuro.

Novamente aqui fica estabelecida a relação entre as definições do projeto de intervenção e o “modelo” de Reinvenção Urbana, destacado na Parte I. Criação de ícones, parcerias público-privadas, multiplicidade de usos e atividades (mesmo que ligadas à área original – orla lacustre – ou a imagem que se quer para a área), preservação do patrimônio histórico, a preocupação com a intervenção produzir efeitos para atingir outras partes da cidade, são constantes nas intervenções do período. A intenção de mudar a imagem da área e, por conseguinte da cidade, para

---

<sup>62</sup> Esta primeira versão do projeto sofreria mudanças como a manutenção do muro com toda a sua altura. As imagens da última versão da proposta estão expostas nesta etapa da dissertação.

alçá-la ao cenário mundial também indica a ligação com os paradigmas adotados pelo “modelo”.

O plano urbanístico da área ficou a cargo do escritório do arquiteto Jaime Lerner, que diz: “Tivemos o cuidado de que o projeto não tivesse só viabilidade financeira. A ideia é recuperar, os armazéns e criar um marco para a cidade, fazendo dele uma injeção de vida em Porto Alegre” (Projeto Design nº 372, 2011, p. 114).

Conforme foi estabelecido nas diretrizes, a área de intervenção foi dividida em três setores: Gasômetro (37 mil m<sup>2</sup>) – o projeto deu ênfase às atividades comerciais situadas em uma edificação baixa ligada à Usina do Gasômetro e à Praça Brigadeiro Sampaio; Armazéns (86 mil m<sup>2</sup>) – espaços para atividades culturais, de lazer, educação e artesanato e maior preocupação com o patrimônio em função dos prédios tombados e; Docas (64 mil m<sup>2</sup>) – torres para abrigar atividades empresariais e de hotelaria, além de abrigar a maior parte dos estacionamentos e um espaço cultural e de convívio. Toda a responsabilidade por construir, manter, conservar, explorar etc., fica a cargo do consórcio, responsável também pela implantação das obras.

**Figura 57:** Vista geral da segunda proposta apresentada pelo Consórcio Cais Mauá.



Fonte: Disponível em: <<http://www.terra.com.br/noticias/infograficos/projeto-cais-maua/index.htm>>. Acesso em: 12 abr. 2011.

**Figura 58:** Separação setorial do projeto do Cais Mauá.



Fonte: Disponível em: <<http://arquitetos.jaimelerner.com/p/cais-maua/cais-maua-implantacao-geral/>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

**Figura 59 e 60:** Armazéns do Cais Mauá na atualidade e proposta do Consórcio.



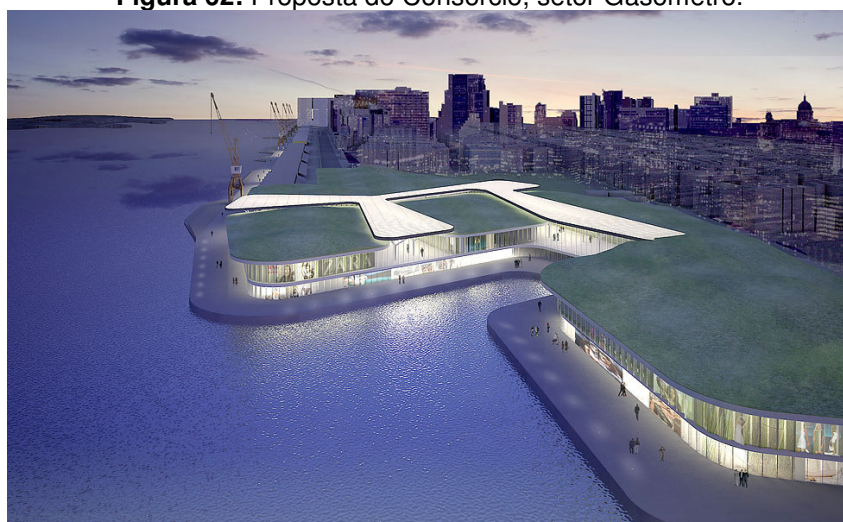
Fonte: Disponível em: <<http://www.terra.com.br/noticias/infograficos/projeto-cais-maua/index.htm>>. Acesso em: 12 abr. 2011.

**Figura 61:** Proposta do Consórcio, setor das Docas.



Fonte: Disponível em: <<http://www.terra.com.br/noticias/infograficos/projeto-cais-maua/index.htm>>. Acesso em: 12 abr. 2011.

**Figura 62:** Proposta do Consórcio, setor Gasômetro.



Fonte: Disponível em: <<http://www.terra.com.br/noticias/infograficos/projeto-cais-maua/index.htm>>. Acesso em: 12 abr. 2011.

Em palestra proferida em 15 de março de 2011 (informação verbal), na Universidade Ritter dos Reis, em Porto Alegre, o arquiteto Fermín Vázquez, sócio do escritório b720, um dos responsáveis pelo projeto de intervenção no Cais Mauá, destacou os principais aspectos da (segunda) proposta apresentada à Comissão de Revitalização.

Segundo ele, as áreas portuárias subutilizadas são reconhecidas como lugares isolados econômica e burocraticamente, além de serem lugares insalubres, e as intervenções que visam transformar a cidade devem se constituir em projetos de formas diferenciadas e capacidade transformadora (ícones urbanos).

Vázquez destacou que a proposta do final de 2010 procurou abrir o muro em várias partes, para melhor acesso peatonal; requalificar o espaço para haver uma continuidade física; manter os armazéns, não só por seu valor patrimonial (histórico e arquitetônico), mas pela repetição das construções (continuidade tipológica) e acrescer áreas sobre o lago para uma aproximação com a água.

O arquiteto salientou, em sua palestra, as dificuldades com a integração visual com a área da estação Mercado do Trensurb (em função do “tambor” de ventilação da estação), e a vontade inicial da derrubada do muro de contenção de cheias, o que as diretrizes de projeto não permitiram.

Em relação aos prédios a serem construídos na área das docas, Fermín Vázquez destacou que buscaram a idoneidade geométrica, a singularidade volumétrica e o rigor funcional. Nesta área, o espaço entre os prédios seria de uso privado dos mesmos, mas, mais adiante, no final da área, ponta oposta ao Gasômetro (onde ficaria o centro comercial), seria preservado o prédio do antigo frigorífico e lá criado um grande espaço público, como um anfiteatro. Ele destacou ainda que a intenção da equipe era que o projeto de requalificação do Cais Mauá parecesse uno, porém, trabalharam as três áreas de forma diferente.

Em relação às características da reabilitação, o projeto prevê a requalificação física da área através da recuperação das edificações e a construção de novos edifícios. A requalificação da infra-estrutura, criação de conectores da área com o Centro Histórico, criação de estacionamentos etc.

Há conexão com outros espaços públicos do entorno, como a Praça Brigadeiro Sampaio e a área da Usina do Gasômetro que formarão um grande largo verde com o rebaixamento de um nível da pista de rolamento que as separa. Não há especial atenção na conexão (ou reforço da conexão) com a Praça da Alfândega, embora, como já visto, a praça cresceu e se modernizou com a construção do Cais. Também se pretende uma conexão com a área da Estação Trensurb em frente ao Mercado Público. Há, efetivamente, a intenção da criação de espaços públicos dentro da área do Cais Mauá que serviriam de conectores entre as partes do projeto, duas praças nas pontas da extensa via peatonal que aconteceria na frente d'água.

O projeto apresenta uma série de atividades para a área, todas relacionadas de alguma maneira ao lazer, a cultura e ao turismo, aos moldes da Estação das Docas – bares, restaurantes, espaços culturais etc. Em relação à preservação do patrimônio, pode-se observar a permanência dos armazéns e de equipamentos

portuários, mas como também já observado nos projetos do Porto Madero e da Estação das Docas, todos sofreriam as modificações necessárias à adequação das edificações às novas atividades. O Pórtico Central já foi restaurado pelo projeto Monumenta.

O projeto procura alterar e reforçar a imagem da área e, como consequência, da cidade, procurando, através dessa nova imagem, uma apropriação do espaço pela população, um sentimento de pertencimento que se manifestará *a posteriori*. No entanto, a área já produz estímulos de natureza sócio-cultural – em função de sua história –, e de natureza morfológico-imagética –, tanto ligados à paisagem e à natureza como a própria representação, estímulos estes destacados por Castello (2008) e apresentados no Capítulo II da dissertação. Pode-se dizer que a intenção da intervenção é criar, a curto prazo, um *lugar* de referência na área central.

#### 4.4 CONSIDERAÇÕES DECORRENTES

Em relação aos textos analisados (intenções legais): Plano Diretor, Plano Estratégico para a área central etc., e em relação à intervenção preliminarmente proposta (intenção projetual), no centro de Porto Alegre, as características do paradigma de reabilitação foram levadas em consideração. Entendendo-se a intenção legal como algo já vigente, porém a ser buscado, e a intenção projetual como algo que ainda está por ser realizado, todos os aspectos são analisados no condicional; por exemplo, a **Requalificação Física** está contemplada, nos textos (legais e do projeto) e será contemplada com a construção de novas edificações e recuperação das existentes, cuidado paisagístico etc. Já a **Requalificação de Infraestrutura** também será atendida com a criação de estacionamentos, ruas peatonais e de veículos, a manutenção do muro de proteção contra cheias (elemento obrigatório no projeto), melhoramentos no sistema de iluminação, entre outros – elementos descritos nas intenções legais e buscados no projeto.

Procura-se a **Conexão com outros Espaços Públicos** (com a intenção de formarem espaços públicos integrados), no entanto, ressalta-se que a ligação histórica da Praça da Alfândega com o Cais Mauá não foi reforçada – salienta-se que a requalificação da Praça da Alfândega é de competência do Monumenta, do governo federal e que os projetos não foram pensados de forma a se integrarem.



Também a **Diversidade de Funções** é garantida pelo projeto; apesar das intenções legais buscarem uma maior diversidade, foram propostas atividades relacionadas à cultura, ao lazer e ao turismo. Também se buscou um maior contato com a água, através de atividades náuticas e de atividades de contemplação.

Pode-se dizer que a **Presença da Habitação** é buscada pelos textos legais (diretrizes da CAUGE, e para o entorno), mas que é atendida parcialmente na intenção projetual, uma vez que há presença de hotel como habitação não permanente. A habitação permanente – apartamentos, lofts etc. –, no entanto, não foi contemplada pelo projeto.

A **Preservação do Patrimônio** se dá, minimamente, através da manutenção e recuperação dos armazéns (como nas demais intervenções analisadas estes devem sofrer adaptações para os novos usos) e de equipamentos portuários – deve-se ressaltar que, como visto, há armazéns e o pântano tombados, que devem seguir as normas de leis específicas. Entretanto, os demais armazéns e equipamentos podem passar pelas adaptações necessárias a implantação do projeto.

A intenção de tornar o Cais Mauá um espaço símbolo para a cidade, de referência histórica e de apropriação coletiva (não necessariamente de uso de todos, mas espaço de referência para todos), é observada tanto nas intenções legais como nas intenções projetuais. Não se pode afirmar que o espaço se tornará **Lugar** antes de ser entregue à população e ser apropriado ou não por ela. No entanto, no campo da intenção, pode-se dizer que o *lugar* está contemplado.

Algumas particularidades da área (sobreposição de competências, disputa pela propriedade da área – até mesmo desconhecimento da propriedade –, entraves na concessão de licenças, entre outros) acabam por dificultar a inserção da antiga área portuária, novamente, no Centro Histórico. Uma vez que o projeto Cais Mauá não é de competência da Prefeitura Municipal, a articulação da área central com o projeto parece inexistente por parte do Viva o Centro – toda a face da Avenida Mauá parece ter sido esquecida. O mesmo ocorre com o projeto Monumenta, tanto em relação ao Viva o Centro, como em relação ao projeto Cais Mauá.

A barreira do muro é reforçada pela falta de propostas de integração, e os projetos ficam limitados às suas áreas de atuação. As áreas que realmente necessitam de requalificação imediata, reforço de identidade ou reabilitação arquitetônica tendem a permanecer à sombra de áreas que já possuem um referencial histórico e imagético por parte da população como a Praça XV de

Novembro, o Mercado Público, o Gasômetro etc., além das próprias áreas já analisadas.

Ressalta-se também que os responsáveis pela elaboração do Plano Estratégico do projeto Viva o Centro não são os mesmos, ou não estão presentes na “Comissão de Revitalização do Cais Mauá”, nem têm representação no Monumenta, o que dificulta a integração destes e a troca de informações, que passa a se dar de forma burocrática (entre esferas de governo), informalmente, ou através da mídia.

Fato é que a área central e o Cais Mauá sempre estiveram presentes na vida, na história e na memória da população porto-alegrense e merecem maior consideração e profissionalismo por parte dos planejadores da cidade, ou seja, daqueles que tem a incumbência de planejar, de forma integrada (pensando de maneira não fragmentadas como são as secretarias e departamentos do município) a cidade, não só servidores, mas também seus administradores e gestores, que deveriam buscar a excelência do planejamento e gestão urbanos sem ceder (em demasia) às pressões políticas e econômicas.

A falta de políticas públicas integradoras dos diversos segmentos que trabalham sobre a mesma área, e integradoras de ideias sobre o que se quer efetivamente para a cidade (pois o planejamento urbano inicia na concepção da ideia quando se tem claro o resultado que se deseja para a cidade) também são entraves para a realização de qualquer intervenção.

## 5 CONCLUSÕES

Cabe, ao término do trabalho, retomar algumas afirmações feitas na Introdução, fundamentais à retomada das ideias e à concepção das conclusões.

Os centros das cidades sempre tiveram e sempre terão importância – social, econômica, histórica, simbólica etc. – na vida de cada usuário da cidade, ele usufruindo de suas características ou não. Algumas de suas edificações permanecem, a maioria muda, como mudam os hábitos e necessidades da população, no entanto, os espaços públicos (de uso de todos), com maiores ou menores adaptações, normalmente se mantêm, o que os torna referências para o local e para quem ali frequenta. Em função da perda da multiplicidade de funções, dos novos hábitos, entre outros, os centros perderam parte da diversidade de usuários, dos investimentos públicos, mas não perderam “vida”. Nisso, espaços que antes eram utilizados, e eram até mesmo estratégicos para o desenvolvimento da cidade, também sofreram um processo de esvaziamento, chegando até ao abandono – como é o caso das antigas áreas portuárias.

De papel fundamental para o desenvolvimento das cidades onde estão presentes, os portos originais sucumbiram aos avanços tecnológicos e às vorazes necessidades dos meios de produção e acabaram por serem deixados em segundo plano. No entanto, estão ainda ali, presentes no tecido urbano, presos entre a frente de água e o centro da cidade. Porque não aproveitá-los? Como requalificá-los para que voltem a fazer parte do cotidiano da cidade?

De acordo com o período que o planejamento urbano estava atravessando, determinadas características foram sendo empregadas nos projetos de intervenção, e as primeiras cidades que o fizeram se tornaram referência para as próximas, paradigmas a serem seguidos. Esta dissertação destacou que a requalificação espacial se dá através de características adotadas de paradigmas de determinados períodos pelos quais as cidades estão passando, períodos estes apresentados de forma sintética no Quadro 1 da Introdução.

Para a análise, foi escolhido o Período de Reinvenção Urbana e, dentro deste, o modelo de intervenção do tipo reabilitação. Foram analisadas duas áreas reabilitadas (desde suas *intenções*, ou seja, dos planos e projetos onde a ideia de intervenção estava presente, até suas *realizações*, i.e., os projetos já executados): as antigas áreas portuárias de Buenos Aires e de Belém, hoje Puerto Madero e

Complexo Estação das Docas, respectivamente, que serviram de subsídio para a análise de uma *intenção*: o Cais Mauá, em Porto Alegre. Para tanto, foi utilizado o conceito definido pela Carta de Lisboa de 1995.

Como foi visto, a principal referência do conceito de reabilitação é a manutenção das características do local e das peculiaridades da área objeto de intervenção. A busca pela valorização das atividades existentes também o difere de outros tipos de intervenção, além de mencionar ainda que, todas as ações são voltadas à qualidade de vida das populações residentes - mesmo não sendo expressa de forma explícita no conceito, a importância da função habitação fica clara nos demais artigos da Carta de Lisboa. Por tudo isso, não se pode aqui deixar de lado tal questão, tendo sido elencada não só como parte do conceito, mas como parte essencial da reabilitação. Como se pode também observar das análises, a presença da habitação é a característica mais negligenciada, nas intenções e realizações, nas áreas objeto de intervenções. No entorno, no entanto, pode-se observar que há intenção tanto legal como projetual, em alguns casos e, inúmeros textos destacam que, somente com a presença da habitação, as áreas centrais poderão realmente ser requalificadas.

O conceito de reabilitação foi decomposto em características que auxiliaram na análise dos casos já destacados (requalificação física e de infra-estrutura, conexão com outros espaços públicos, diversidade de funções, presença de habitação, preservação do patrimônio – tanto da área de intervenção quanto do seu entorno), e, a estas, foi somado o conceito de *lugar*, uma vez que, entende-se que o *lugar* – espaço ao qual foi atribuído um valor, seja ele simbólico, imagético, histórico etc. – é de suma importância para a requalificação de uma área subutilizada. Se não há identificação pessoal do usuário com o espaço, este não será incorporado ao seu cotidiano e sua “imagem” não será representativa do espaço onde vive ou que utiliza. Não haverá apropriação deste espaço, nem um sentimento de pertencimento.

Separou-se, então, as características, entre as *intenções* e as *realizações*, de cada uma das áreas estudadas, e procurou-se verificar se cada uma delas foi buscada ou não pela intenção e atendida ou não pela realização, como demonstra o quadro síntese a seguir:

**Quadro 2:** Quadro síntese das intenções e realizações.

<b>Característica/ Local</b>	<b>Puerto Madero</b>		<b>Estação das Docas</b>		<b>Cais Mauá</b>	
	<b>Intenção</b>	<b>Realização</b>	<b>Intenção</b>	<b>Realização</b>	<b>Intenção</b>	<b>Intenção Projetual</b>
<b>Requalificação física</b>	Buscada	Atendida	Buscada	Atendida	Buscada	Buscada
<b>Requalificação infraestrutura</b>	Buscada	Atendida	Buscada	Atendida	Buscada	Buscada
<b>Conexão com outros esp. públicos</b>	Buscada	Atendida	Parcialmente Buscada	Parcialmente Atendida	Buscada	Buscada
<b>Diversidade de funções</b>	Buscada	Atendida	Parcialmente Buscada	Parcialmente Atendida	Buscada	Buscada
<b>Presença de habitação</b>	Buscada	Atendida	Parcialmente Buscada	Não atendida	Não buscada (na área)	Parcialmente buscada
<b>Preservação do patrimônio</b>	Buscada	Atendida	Buscada	Atendida	Buscada	Buscada
<b>Lugar</b>	Buscada	Atendida	Buscada	Atendida	Buscada	Buscada

Fonte: Autor (2011).

Na área do Porto Madero, observou-se que, em relação às intenções, todas as características da reabilitação foram buscadas, tanto pelo plano que orientou o projeto de reconversão da antiga área portuária como pelo Código de Planejamento Urbano da cidade que, ao englobar as propostas estabelecidas no Plano Mestre, acabou por solidificar a ideia da reabilitação para a área que se expandiu a ponto de se tornar um bairro da cidade. O Código igualmente destaca que a área é parte integrante da zona central, não pensando na área de forma isolada. Também o projeto realizado contempla as características estabelecidas para a análise seguindo as orientações do Plano Mestre. Não se questionou, durante a pesquisa, se as características foram atendidas com maior ou menor grau de comprometimento, se as soluções (estéticas ou formais) adotadas para que fossem realizadas foram as melhores possíveis (embora não se deixe de ter uma opinião a esse respeito, não estava no foco da dissertação).

Já na área da Estação das Docas, pode-se igualmente dizer que, em relação às características da reabilitação, o que foi buscado foi atendido. Pode-se destacar que a conexão com outros espaços públicos não é claramente destacada nas

intenções, o que também se vê no projeto realizado. Apesar de parecerem formar um conjunto, a Estação das Docas, o Feliz Lusitânia, o Ver-o-Peso e o Ver-o-Rio, não têm uma conexão efetiva, nem possuem um projeto de integração comum a todos, o que se pode observar também no Cais Mauá. Quanto à diversidade de funções, pode-se dizer que foi buscada e que existe, embora limitada aos usos culturais, turísticos e de entretenimento. Em relação à habitação, não houve intenção de promovê-la no complexo e tal fato se refletiu na implantação do mesmo. Para o entorno (Centro Histórico), os planos mencionam a importância da promoção da habitação, mas somente algumas residências são destacadas no Feliz Lusitânia (em relação à preservação das edificações). De todas as características da reabilitação esta é a única que não é contemplada na Estação das Docas e seu entorno.

Em relação às intenções legais para o Cais Mauá – planos para o centro e para a cidade etc. –, e ao projeto, de todas as características da reabilitação, somente a presença de habitação não foi buscada nos planos e diretrizes para a área, nem nas intenções para o entorno do Cais Mauá (apesar de ser destacada como parte importante para a reabilitação do Centro Histórico, não há projetos efetivos para o estímulo à habitação). Nas intenções projetuais, pode-se dizer que a habitação (mesmo que transitória) foi parcialmente buscada, em função da presença de hotel na área do Cais Mauá. A conexão com outros espaços públicos é buscada em ambas as intenções, no entanto, ressalva-se que a conexão com a área da Praça da Alfândega não é destacada, nem no projeto do Cais Mauá, nem no projeto do Monumenta para a praça, o que acaba por reduzir a importância histórica da ligação entre ambas.

Em todos os casos deve-se lembrar de que os prédios que foram preservados sofreram alterações em face da necessidade de adaptação das edificações históricas aos novos usos e das atividades ali realizadas. Já sobre as áreas e o *lugar*, pode-se dizer que todas as intenções são direcionadas para que a valorização e o acolhimento do espaço pela população sejam efetivados. Verificaram-se diversas críticas às intenções e realizações que, se dúvida, têm fundamento. As áreas reabilitadas estudadas não são usufruídas por todos integralmente, por mais que se tente apresentar uma intenção “politicamente correta”, sabe-se que há um perfil consumidor desses espaços, em especial os espaços privados – bares, restaurantes, lojas, escritórios etc. – e que este perfil tende a se confirmar quando do

projeto executado. Mas fica aqui a pergunta: quais os espaços hoje realmente de uso de todos? Não são todos os espaços de alguma forma segregadores? A praça mal iluminada, a rua sem policiamento, o *shopping center*, todos, mesmo de uso público, privado, semi-público ou semi-privado, acabam por afastar, de alguma forma, uma parte da população que, ou não se sente convidada a usufruir de determinado espaço ou está proibida de fazê-lo.

O que se pode observar nesses espaços, através das informações constantes no Capítulo III, é que, de alguma forma, os segmentos sociais encontraram seus *lugares* dentro dessas áreas, alguns usufruindo delas integralmente, outros apenas de parte da área. Deve-se salientar que o *lugar* também é percebido inclusive pelas pessoas que não o freqüentam. O *lugar* da memória, individual ou coletiva, da história, pessoal ou da cidade, também traz identificação com as pessoas e ganha um importante significado. Os novos espaços requalificados poderão constituir, no futuro, a memória e história dos habitantes da cidade e se tornarem novos *lugares* (mesmo que estes espaços sejam espaços de consumo, de cultura, de turismo, de entretenimento). Observa-se certa relutância, por parte dos críticos, em aceitar que, primeiramente, qualquer espaço é, para pelo menos um grupo de pessoas, excludente e, em segundo lugar, que novos espaços podem vir a ser *lugares*.

Tendo sido expostas as análises pode-se afirmar que, baseados nos textos legais, em dados históricos, em textos técnicos e em pesquisas realizadas por estudiosos de algumas das áreas, além de imagens dos locais, o conceito de reabilitação é traduzido, em cada uma das intervenções nas características mencionadas, tanto nas intenções como nas realizações, sendo o paradigma empregado nas três áreas portuárias de forma mais ou menos similar.

Em relação aos espaços públicos, pode-se dizer que é exatamente a característica do 'público' que levanta as maiores questões em relação às intervenções. Acredita-se que há uma mistura equivocada de definições entre o espaço público – aquele aberto, acessível a todos, na maioria das vezes pertencente ao Estado (ruas, calçadas, praças etc.) – e o espaço de uso público, que pode, no entanto, ser de propriedade privada. Dentro das áreas reabilitadas existem espaços privados (edificações, como é característica do período de intervenção), que são abertos ao público, obviamente ao que se encaixa no perfil consumidor do espaço. Seu uso é limitado e tais espaços são, normalmente, inibidores. Nestas áreas, também existem os espaços públicos que podem ser utilizados por todos,

independentemente de condições financeiras dos usuários: são espaços abertos, que remetem a atividades de contemplação e de lazer externo.

O papel do espaço público no modelo de reabilitação consiste no de articulador entre a área requalificada e a área a ele conectada. A integração entre a área construída da intervenção e a frente de água com a cidade se dá através de ruas, ruas peatonais, praças e largos, principalmente com a articulação de tais espaços públicos (normalmente criados com o projeto de reabilitação) a outros espaços abertos existentes na malha urbana. Além disso, afirmando-se que o espaço fechado (construído, privado) é segregador, o espaço público se torna o mais democrático da intervenção.

Os espaços públicos também se tornam um elemento de memória da cidade, tanto a memória a ser criada com a reabilitação da área, como para a memória coletiva (histórica) de cidade – o porto era peça importante na formação e desenvolvimento da urbe e volta a sê-lo, uma vez que a intervenção a coloca no roteiro internacional das cidades com áreas portuárias reabilitadas (também característica do Período de Reinvenção Urbana). Torna-se igualmente imagem de uma cidade que se apresenta como valorizadora do passado e que se abre às novas possibilidades (de turismo, econômicas etc.).

Por fim, pode-se dizer que esses espaços se tornam referências dentro da própria cidade, até mesmo àqueles que não têm por hábito frequentá-lo, e podem vir a tornarem *lugares* legítimos da cidade onde são implantados.

Acredita-se, que a hipótese inicial apresentada, de que a requalificação espacial não ocorre de maneira homogênea em cidades distintas, mas sim observando as tendências de cada período de planejamento urbano pode ser confirmada, através da análise das variáveis do conceito de reabilitação, sendo demonstradas as influências do Port Vell (projeto da década de 1980), de Barcelona, na área do Puerto Madero (objeto de revitalização, a área acabou por apresentar ao mundo, os erros e acertos deste tipo de intervenção, o que resultou na escolha, por parte dos projetos que se seguiram, do modelo de reabilitação), e do Puerto Madero (do início da década de 1990) nas intenções e realizações na área da Estação das Docas (do final da mesma década) e nas intenções para o Cais Mauá.

Assim como em outros períodos, a existência de exemplos icônicos também resultou em ressonâncias por todo o mundo: o primeiro exemplar europeu gerou o primeiro exemplar sul-americano que serve de base para inúmeras intervenções,



que acabam por seguir, uma a uma, as características básicas da reabilitação, com as adaptações necessárias. Ao que parece, não há, até agora, a indicação de uma intervenção que tenha força a ponto de romper com este paradigma atual do planejamento urbano, em especial para as intervenções em áreas centrais e frentes de água.

Todas as intervenções têm aspectos positivos e negativos, ou seja, para alguns, o que pode ser um fator negativo, para outra cidade pode ser um ponto favorável a ser explorado – uma vez que os interesses sobre a área são conflitantes e nem sempre buscam os mesmos resultados, não há como todos os interessados sentirem-se totalmente satisfeitos com a intervenção. Há de se buscar um equilíbrio entre as necessidades de todos para que, no final, os resultados negativos de quaisquer dos envolvidos sejam minimizados e que os resultados positivos possam se tornar referências para outras propostas de intervenção. Os projetos aqui apresentados servem exatamente para isso: para a identificação dos problemas e das potencialidades das intervenções que seguirem o paradigma da reabilitação.

Pode-se afirmar que, independentemente do resultado estético do projeto, o Porto Madero e a Estação das Docas trouxeram ganhos significativos para as cidades onde se situam, modificando a imagem da antiga área portuária, devolvendo às cidades áreas subutilizadas e dando fôlego a empreendimentos do entorno. Apesar de todas as críticas aqui presentes, acredita-se que as intervenções contribuíram mais significativamente de forma positiva para a cidade (pensando a cidade como um todo e não de forma extratificada), do que gerou aspectos negativos para seus habitantes. Espera que Porto Alegre observe, cuidadosamente, os aspectos negativos aqui levantados, para que estes possam ser mitigados e que desenvolva ainda mais os aspectos positivos do resultado das intervenções de reabilitação já implantadas para, quem sabe, também vir a tornar-se paradigma para outros projetos em antigas áreas portuárias.

Este trabalho poderá ainda ser utilizado para o estabelecimento de diretrizes de requalificação, e as características elencadas a partir do conceito de reabilitação poderão servir de critérios de análise e avaliação para planos e estudos para a cidade ou áreas específicas dela.

Finalmente, pode-se afirmar que esta dissertação é uma pequena contribuição ao estudo da requalificação de áreas urbanas centrais e das intervenções nelas praticadas. Muito ainda deve ser questionado em relação à

reabilitação dos espaços públicos, sejam eles de áreas subutilizadas (antigas áreas portuárias, ferroviárias etc.), ligados ou não aos centros urbanos.

Nem o tema, nem as indagações findam, como não é finda a pesquisa; a virtual conclusão é necessária para que se analise as interpretações até agora feitas e para que novas inquietações surjam.

A *intenção* da pesquisa, no entanto, não acaba com a *realização* da dissertação. Ela continua, instigando outros a observarem as cidades em constante mutação.

## REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, Sérgio Luís. *Espaço público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume, 2008.

ABREU FILHO, Silvio Belmonte. *Porto Alegre como cidade ideal: planos e projetos urbanos para Porto Alegre*. (tese de doutorado) Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2006. 357 p.

ALVES, Augusto. *A construção do porto de Porto Alegre 1895 – 1930: modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado*. (dissertação de mestrado) Porto Alegre, UFRGS, 2005. 179 p.

ALVES, Hélio Ricardo. *Porto Alegre foi assim...* Porto Alegre: Sagaluzzatto, 2001.

AMARAL, Marcio Douglas Brito. *“Waterfront” como imagem do urbano: produção do espaço para fins de cultura e lazer na orla fluvial de Belém* (resumo do texto do Grupo de Trabalho 1: cidade e suas orlas – coordenação Saint-Clair Cordeiro da Trindade Junior e Márcio Douglas Brito Amaral). p. 24-27. Disponível em: <<http://www.ufpa.br/projetomegam/anais/Grupo01.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2011.

ANDRADE, Leandro Marino Vieira. Porto Alegre: indagações sobre desenho e estrutura. In: PANIZZI, Wrana Maria e ROVATI, João Farias (org.). *Estudos Urbanos: Porto Alegre e seu planejamento*. Porto Alegre: UFRGS, 1993. p. 155–64.

ARRUDA, Euler Santos. *Porto de Belém do Pará: Origens, concessão e contemporaneidade*. (dissertação de mestrado) Rio de Janeiro: IPPUR, 2003. 237 p. Disponível em: <<http://www.ippur.ufrj.br/download/pub/EulerSantosArruda.pdf>><http://www.ippur.ufrj.br/download/pub/EulerSantosArruda.pdf>>. Acesso em: 12 jun. 2011.

BAKOS, Margareth Marchiori. *Porto Alegre e seus eternos intendentes*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.

BELTRAND, Marcello Vernet de. Experiências Contemporâneas de Renovação Urbana (palestra de Charles Duff). In: TORRES, João Carlos Brum e BELTRAND, Marcello Vernet de (orgs.). *Porto Alegre, uma visão de futuro (ciclo de eventos)*. Porto Alegre: Câmara Municipal, 2009. p. 160-5.

\_\_\_\_\_. Experiências Contemporâneas de Renovação Urbana (palestra de Jordi Borja). In: TORRES, João Carlos Brum e BELTRAND, Marcello Vernet de (orgs.). *Porto Alegre, uma visão de futuro (ciclo de eventos)*. Porto Alegre: Câmara Municipal, 2009. p. 166-77.

BENACH, Núria. *Nuevos espacios de consumo y construcción de imagen de la ciudad en la Barcelona olímpica*. Barcelona: Estúdios Geográficos LXI (238), 2000. p. 189–205. Disponível em: <<http://www.gestionintegrada.ieut.cl/wp-content/uploads/2009/09/espacios-consumo-imagen-barcelona-BENACH.pdf>>. Acesso em: 28 maio 2011.

BENÉVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1997.

BICCA, Briane. O Centro Histórico de Porto Alegre e o projeto Monumenta: a estratégia dos eixos. In: VARGAS, Heliana Comin e CASTILHO, Ana Luisa Howard de (orgs.). *Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006. p. 127-58.

BUENOS AIRES. *Código de Planeamiento Urbano* (Ley nº 449/2000). Disponível em: <[http://www.buenosaires.gov.ar/areas/seguridad\\_justicia/seguridad\\_urbana/codigos/index.php](http://www.buenosaires.gov.ar/areas/seguridad_justicia/seguridad_urbana/codigos/index.php)>. Acesso em: 19 jun. 2011.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. “*Estratégia de reabilitação urbana de Lisboa*”. Disponível em: <<http://www.habitacao.cm-lisboa.pt/documentos/1304091015P6wOK2hx4Tr44014.pdf>>. Acesso em: 02 maio 2011.

CARLOS, Cláudio Antonio Santos Lima. *Renovação urbana contida por formas históricas*. In: Fórum do patrimônio: Intervenções em Centros Urbanos. Vol. 1, nº 1 (2007). Disponível em: <<http://www.forumpatrimonio.com.br/viewfull.php?articleID=928&modo=1>>. Acesso em: 05 set. 2011.

CARTA DE ATENAS (versão digital do IPHAN - Cartas Patrimoniais). Disponível em: <[http://www.icomos.org.br/cartas/Carta\\_de\\_Atenas\\_1933.pdf](http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_de_Atenas_1933.pdf)>. Acesso em: 04 nov. 2010.

CARTA DE REABILITAÇÃO URBANA INTEGRADA (Carta de Lisboa). Disponível em: <<http://www.igespar.pt/media/uploads/cc/cartadelisboa1995.pdf>>. Acesso em: 04 maio 2011.

CARTA DE VENEZA (versão digital do IPHAN – Cartas Patrimoniais). Disponível em: <[http://www.icomos.org.br/cartas/Carta\\_de\\_Veneza\\_1964.pdf](http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_de_Veneza_1964.pdf)>. Acesso em: 20 set. 2009.

CASTELLO, Lineu. *A percepção de lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo*. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2007.

\_\_\_\_\_ (org.). *Investigação de diretrizes para um projeto ambiental*. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1986.

CASTRIOTA, Leonardo. *Intervenções sobre o patrimônio urbano: modelos e perspectivas*. FORUM PATRIMÔNIO: amb. constr. e patr. sust., Belo Horizonte, v. 1, n. 1, set./dez. 2007 p. 9-31. Disponível em:

<<http://www.forumpatrimonio.com.br/material/pdfs/d23192f049e13a93838d.pdf>>. Acesso em: 02 maio 2011.

CERVELATTI, Píer Luigi e SCANNAVINI, Roberto. *Bolonha: política e metodologia da restauração de centros históricos* (tradução livre de Ana de Oliveira). Barcelona: Gustavo Gilli, 1976.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

\_\_\_\_\_. *O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 2007.

CLAVER, Nuria. A Ciutat Vella: renovação ou gentrificação. In BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às poéticas de "revitalização" dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006.

COIRO, José Rafael Rosito. *História da Praça da Alfândega*. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 1994.

DEL RIO, Vicente. *Em busca do tempo perdido: o renascimento dos centros urbanos*. (2000) Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/963>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

\_\_\_\_\_. *Introdução ao desenho Urbano no processo de planejamento*. São Paulo: PINI, 1990.

\_\_\_\_\_. *Revitalização de Centros Urbanos: o novo paradigma de desenvolvimento e seu modelo urbanístico*. In: *Revista Pós – revista do programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo*. FAUSP, dez. 1993.

\_\_\_\_\_. *Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos*. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

DIAS, Caio Smolarek e DIAS, Solange Irene Smolarek. *Belém do Pará: história, urbanismo e identidade*. Disponível em: <<http://www.fag.edu.br/professores/solange/PRODUCAO%20CIENTIFICA/5%BA%20ECCI/BEL%C9M%20DO%20PAR%C1%20-%20Caio.pdf>>. Acesso em: 19 jun. 2011.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL (Comissão de revitalização do Cais Mauá). *Proposta de Diretrizes para Estudo de Viabilidade Urbanística de Reciclagem de Uso do Cais Mauá do Porto de Porto Alegre e Área adjacente à Usina do Gasômetro* (R. nº 15/06). Porto Alegre: 15.08.2006. Não publicado.

EZEQUIEL, Márcio. *Alfândega de Porto Alegre: 200 anos de história*. Porto Alegre: Sindireceita, 2007.

FARIA, Ana Cristina de; CUNHA, Ivan da; FELIPE, Yone Xavier. *Manual Prático para Elaboração de monografias*: trabalhos de conclusão de curso, dissertação e teses. Petrópolis: Vozes; São Paulo: Editora Universidade São Judas Tadeu, 2007.

FERRARA, Lucrecia D'Aléssio. *Ver a Cidade*: cidade, imagem, leitura. São Paulo: Nobel, 1988.

IORE, Renato Holmer. *O Ecletismo e a Praça da Alfândega*: representação e significado. In: ABREU FILHO, Silvio Belmonte de e PEREIRA, Claudio Calovi (org.). *Porto Alegre de Papel: Avenida e Praça 1910-1980*. Porto Alegre: PROPAR – UFRGS, 2006. 1 CD-ROM.

FRANCO, Sérgio da Costa. *A Velha Porto Alegre*: crônicas e ensaios. Porto Alegre: Canadá, 2008.

\_\_\_\_\_. *Porto Alegre: Guia Histórico*. Porto Alegre: Editora da Universidade/ UFRGS, 1992.

GARCIA, Fernanda Ester Sanchez. *Cidade Espetáculo*: política, planejamento e city marketing. Curitiba: Palavra, 1997.

GARCIA, Hamílcar de. *Caldas Aulete*: Dicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa (2ª. Edição brasileira). Editora Delta, 1964.

GASTAL, Susana. *Alegorias Urbanas*: o passado como subterfúgio. Campinas: Papyrus, 2006. 224 p.

GOMES, Paulo Cesar da Costa e BERDULAY, Vincent. *Apresentação*. In: *Revista Cidades: revista científica/Grupo de Estudos Urbanos*, v. 1, n. 1, 2004. Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, 2004.

GUERRA, Abilio. *A revitalização das Docklands londrinas* (resenha da dissertação de Lilian dal Pian). (2005) Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/04.040/3159>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

KAPPEL, Raimundo. *Portos Brasileiros*: novo desafio para a sociedade. Disponível em: <[http://sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF\\_SIMP/textos/raimundokappel.htm](http://sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm)>. Acesso em: 07 jun. 2011.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. 3. ed. São Paulo: Centauro, 2004.

LEITE, Rogério Proença. *Contra-usos da cidade*: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas: Editora da UNICAMP; Aracaju: Editora UFS, 2007.

LIERNUR, Jorge Francisco. *Buenos Aires e seu rio: de porto de barro ao bairro globalizado*. Disponível em: <[http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/526/pt\\_BR](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/526/pt_BR)>. Acesso em: 20 jun. 2011.

LIMA, José Júlio; TEIXEIRA, G. Teixeira. *Janelas para o rio: projetos de intervenção na orla urbana de Belém do Pará*. In: VARGAS, Heliana Comin e CASTILHO, Ana Luisa Howard de (orgs.). *Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006. p. 189-222.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 227 p.  
MACEDO, Francisco Riopardense. *Porto Alegre, origem e crescimento*. Porto Alegre: Sulina, 1968.

MACIEL, João Moreira. *Relatório do Projecto de melhoramentos e orçamento apresentados ao Intendente Dr. José Montaury de Aguiar Leitão*. Porto Alegre: Oficinas Graphicas d'A Federação, 1927.

MARONE, Eduardo; SOARES, Carlos Roberto; KAPPEL, Raimundo F.; ALBUQUERQUE, Maria G. de. *Os portos brasileiros frente à ciência, tecnologia e inovação: um novo desafio para a sociedade*. Disponível em: <<http://cgee.org.br/atividades/redirect.php?idProduto=2150>>. Acesso em: 07 jun. 2011.

MARQUES, Moacyr Moojen. Porto Alegre – seus projetos e outras considerações. In: *ELARQA*: revista bimestral de arquitectura y diseño, Montevideo, ano X, n. 33, p. 18-31, fev. 2000.

\_\_\_\_\_; SILVEIRA, Roberto Py Gomes; PARUSSINI, Alberto. *Proposições para área central de Porto Alegre*. Porto Alegre: Divisão de Planejamento/Secretaria Municipal de Obras e Viação/Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1971.

MEIRA, Ana Lúcia Goelzer. *O passado no futuro da cidade: políticas públicas e participação dos cidadãos na preservação do patrimônio cultural de Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (Secretaria Nacional de Programas Urbanos). *Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais*. Disponível em: <[http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=902:apresentacao&catid=138&Itemid=171](http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=902:apresentacao&catid=138&Itemid=171)>. Acesso em: 21 mar. 2011.

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre e suas escritas: história e memória da cidade*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.

MUMFORD, Lewis. *A Cidade na História*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998.

MUSEU DE PORTO ALEGRE JOAQUIM JOSÉ FELIZAEDO. *Transformações Urbanas: Porto Alegre de Montaury a Loureiro (catálogo)*. Porto Alegre: Secretaria Municipal de Cultura: IEL, 2008.

NEVES, Maria Fernanda Britto; KOLHY, Lélío Marcus Munhoz; CUNHA, Ícaro Aronovich; CANEPA, Carla. *Reconversão de áreas portuárias abandonadas e atividades terciárias – casos das cidades de Santos e de Belém*. *Revista Eletrônica Patrimônio: lazer e turismo*, v. 6, n. 5, p. 95-112, jan.-fev.-mar. 2009.

OLIVEIRA, Clovis Silveira de. *Porto Alegre: a cidade e sua formação*. Porto Alegre: Editora Norma, 1985.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*.

\_\_\_\_\_. *O espetáculo da rua*. Porto Alegre: Editora da UFRGS; PMPA, 1992.

PONTE, Juliano Ximenes. *A orla de Belém: intervenções e apropriação*. Rio de Janeiro: IPPUR, 2004. 212 p. (dissertação de mestrado). Disponível em: <<http://www.ippur.ufrj.br/download/pub/JulianoXimenesPonte.pdf>>. Acesso em: 12 jun. 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM. *Mensagem à Câmara Municipal*. Belém: 2005. Disponível em: <[http://www.belem.pa.gov.br/segep/mensagem/02\\_infraestrutura.htm](http://www.belem.pa.gov.br/segep/mensagem/02_infraestrutura.htm)>. Acesso em: 12 jun. 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM. *Plano Diretor Urbano (PDU – LEI 8.655/2008)*. Disponível em: <<http://www.belem.pa.gov.br>>. Acesso em: 07 jun. 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Porto Alegre: planejar para viver melhor (Álbum de divulgação do 1º PDDU)*. Porto Alegre: PMPA, 1983.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental – PDDUA (LC 434/99)*. Porto Alegre: PMPA, 1999.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor de Porto Alegre*. Porto Alegre: PMPA, 1964. 128 p. (inclui LC 2330/61 e legislação complementar)

\_\_\_\_\_. *Praça da Alfândega*. Disponível em: <[http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?reg=9&p\\_secao=118#](http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?reg=9&p_secao=118#)>. Acesso em: 10 maio 2010.

\_\_\_\_\_. *Síntese do Plano Estratégico: Reabilitação da área central de Porto Alegre (Viva o Centro)*. Porto Alegre: PMPA, 2010.

PUERTO MADERO: *novo cartão postal da Argentina*. Texto disponível em: <[http://www.memorial.sp.gov.br/revistaNossaAmerica/22/port/21-puerto\\_madero.htm](http://www.memorial.sp.gov.br/revistaNossaAmerica/22/port/21-puerto_madero.htm)>. Acesso em: 23 jun. 2011.

QUINTANA, Mario et al. *Porto Alegre ontem e hoje*. Porto Alegre: Movimento, 1971.

ROLNIK, Raquel. *Um novo lugar para o velho centro*. (2006) Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/06.071/1945>>. Acesso em: 21 mar. 2011.



SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 2002.

\_\_\_\_\_. *Metamorfoses do espaço habitado*. 5. ed. São Paulo: HUCITEC, 1997b.

\_\_\_\_\_. *Pensando o espaço do homem*. 4. ed. São Paulo: HUCITEC, 1997a.

\_\_\_\_\_. *Por uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*. São Paulo: HUCITEC; EDUSP, 1978.

SANTOS FILHO, Raphael Davis dos. *Espaço urbano contemporâneo: as recentes transformações no espaço público e suas conseqüentes implicações para uma crítica aos conceitos tradicionais do urbano*. Disponível em: <<http://www.arquitectos.com.br/arquitectos/arq000/esp269.asp>>. Acesso em: jul. 2010.

SCHMITT, Ricardo Morem (org.). *Chalé e a Praça XV: histórias de Porto Alegre*. Porto Alegre: Telos, 2006.

SEGRE, Roberto. *Espaço público e democracia: experiências recentes nas cidades de América Hispânica*. (maio 2005). Disponível em: <<http://70.32.107.157/revistas/read/arquitectos/05.060/461>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

SENNETT, Richard. *Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SERPA, Ângelo. *O Espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.

SHLUGER, Ephin. *A Revitalização de Áreas Urbanas*. Disponível em: <[www.eg.fjp.mg.gov.br/gestaourbana/arquivos/modulo06/mod6arq12.html](http://www.eg.fjp.mg.gov.br/gestaourbana/arquivos/modulo06/mod6arq12.html) ...2007>. Acesso em: maio 2008.

SITTE, Camilo. *A Construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992.

SOMEKH, Nadia e CAMPOS NETO, Candido Malta. *Desenvolvimento local e projetos urbanos*. (2005) Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/05.059/470>>. Acesso em 20 jul. 2011.

SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que modernizou a cidade*. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

\_\_\_\_\_ e MULLER, Doris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

TRANSFORMAÇÃO reconcilia cidade com orla do Guaíba. In: *Revista Projeto Design*, Arcoweb, n. 372, p. 112-7, fev. 2011.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; AMARAL, Márcio Douglas Brito. Reabilitação Urbana na área central de Belém Pará: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes. Curitiba: *Revista Paraense de Desenvolvimento*, n. 111, p. 75-103, jul./dez. 2006.

TUAN, Yi-Fu. *Espaço e Lugar*. São Paulo: DIFEL, 1983.

\_\_\_\_\_. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: DIFEL, 1980.

TURKIENICZ, Benamy. A Estética Urbana como Política. In: TORRES, João Carlos Brum e BELTRAND, Marcello Vernet de. *Porto Alegre, uma visão de futuro: ciclo de eventos sobre o futuro da cidade*. Porto Alegre: Câmara Municipal, 2009.

ULTRAMARI, Clovis. *Grandes projetos urbanos no Brasil: conceitos, contextualização e discussão de três casos*. Disponível em: <<http://www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos/artigo3.pdf>>. Acesso em: 21 mar. 2011.

“UM PORTO ALEGRE” (conceituação geral) – Projeto de Revitalização do Cais Mauá, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil, entregue à Comissão de Revitalização do Cais Mauá (não publicado).

VARAS, Alberto e equipe de pesquisa. *Buenos Aires Metrópolis*. Buenos Aires: A.G. Grupo S.A., 1997.

VARGAS, Heliana Comin e CASTILHO, Ana Luisa Howard de (orgs.). *Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006.

VASCONCELLOS, Lélia Mendes de; MELO, Maria Cristina Fernandes de. *Re: atrás de, depois de...* In: VARGAS, Heliana Comin e CASTILHO, Ana Luisa Howard de (orgs.). *Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006. p. 53 – 66.

## **SITES VISITADOS:**

FOTOS antigas de Porto Alegre. Disponível em: <<http://www.fotosantigasprati.com.br>>.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA (FEE). Disponível em: <<http://www.fee.tche.br>>. Acesso em: maio 2009.

GOOGLE. Disponível em: <<http://www.google.com.br>>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: maio 2009.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br>>. Acesso em: maio 2011.

MONUMENTA. Disponível em: <<http://www.monumenta.gov.br>>.

PORTAL VITRUVIUS. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br>>.

Site oficial da Corporación Antigua Puerto Madero. Disponível em: <<http://www.corporacionpuertomadero.com>>. Acesso em: junho 2006.

SITE DE INFORMAÇÕES SOBRE O PUERTO MADERO. Disponível em: <<http://www.zonapuertomadero.com>>.

SITE OFICIAL DA PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM. Disponível em: <<http://www.belem.pa.gov.br>>. Acesso em: maio 2011.

SITE OFICIAL DA PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE (PMPA).

Disponível em: <<http://www.portoalegre.rs.gov.br/smam>>, <[www.portoalegre.rs.gov.br/spm](http://www.portoalegre.rs.gov.br/spm)> e <<http://www.portoalegre.rs.gov.br/vivaocentro>>.

SITE OFICIAL DA PREFEITURA DE BARCELONA. Disponível em:

<<http://www.bcn.cat>>. Acesso em: maio 2011.

SITE OFICIAL DO PORT VELL. Disponível em: <<http://www.portvellbcn.com>>.

Acesso em: maio 2011.

SITE OFICIAL DO PORTO DE BARCELONA. Disponível em:

<<http://www.portdebarcelona.es>>. Acesso em: maio 2011.

SITE OFICIAL DO PUERTO MADERO. Disponível em:

<<http://www.puertomadero.com>>.

#### **ARQUIVOS EM MEIO DIGITAL - CDS E DVDS:**

BASTOS, Ronaldo Marcos. *Porto Alegre, um século em fotografia*. Canoas: ULBRA, 1997. 1 CD-ROM.

**ANEXO A – Lei Complementar Nº 638, de 4 de março de 2010**

*Estabelece regras para a utilização da área do Cais Mauá e dá outras providências.*

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu, no uso das atribuições que me confere o inciso II do artigo 94 da Lei Orgânica do Município, sanciono a seguinte Lei Complementar:

**Art. 1º** Ficam estabelecidas, nos termos desta Lei Complementar, regras para a utilização da área do Cais Mauá.

**Art. 2º** No Cais Mauá, serão implantados:

I – centro de educação ambiental permanente voltado à disponibilização de informações sobre o monitoramento das águas do lago Guaíba e ecossistemas associados;

II – centro de convenções e museu de tecnologia, composto de espaço para feiras, auditório e salas de conferências e treinamentos, dotados de infraestrutura tecnológica;

III – espaço específico para o ensino, o fomento e a divulgação de inovação, ciência e tecnologia e a incubação de empreendimentos de base tecnológica, incluindo os agentes responsáveis pela articulação desses temas;

IV – centro de referência do artesanato; e

V – na extensão que o abrange, pontos de embarque e desembarque de passageiros de barcos turísticos, com a devida infraestrutura e local para compra e venda de bilhetes para os passeios.

**§ 1º** O centro referido inc. IV do “caput” deste artigo destinar-se-á à realização de atividades relacionadas com a produção artesanal, tais como:

I – oficinas;

II – demonstrações de técnicas; e

III – exposições.

**§ 2º** O centro referido no inc. IV do “caput” deste artigo conterà espaço suficiente para a realização das atividades referidas no § 1º deste artigo, bem como para sua administração, que ficará sob responsabilidade do Sindicato dos Artesãos do Estado do Rio Grande do Sul.

**§ 3º** Dentre os pontos referidos no inc. V do “caput” deste artigo, fica incluído 1 (um) na área da Usina do Gasômetro.

**§ 4º** Para o ponto de embarque e desembarque de passageiros de barcos de turismo existente na área do Cais Mauá, será implementada a infraestrutura e considerado 1 (um) local adequado para compra e venda de bilhetes para passeios.

**Art. 3º** No Cais Mauá, ficam assegurados:

I – espaço para a instalação de terminal de passageiros para transporte hidroviário coletivo através do lago Guaíba;

II – percentual de utilização dos espaços de seus armazéns para ações coletivas, eventos como feiras e, dentre outras manifestações culturais, artísticas ou esportivas, a constituição de um centro referencial de leitura;

III – preservação dos trilhos ferroviários de bondes e do calçamento de composição granítica existentes no local;

IV – junto ao terminal hidroviário existente, ou em outra área a ser definida, espaço para operação de barcos de turismo e passeio, com área em terra para a operacionalização dos serviços, cujos custos serão negociados com o consórcio vencedor;

V – ponto de embarque e desembarque de passageiros de barcos de turismo em local próximo ao portão central da área do Cais Mauá, a ser revitalizada com infraestrutura de terra adequada e o fornecimento de água, luz e sala apropriada para a recepção de passageiros e a venda de bilhetes; e

VI – manutenção do ponto de embarque e desembarque de passageiros de barcos de turismo já existente na área do Cais Mauá.

**Parágrafo único.** O percentual referido no inc. II deste artigo será definido em edital.

**Art. 4º** Toda e qualquer construção na área do Cais Mauá será recuada da linha d’água em, no mínimo, a distância que os armazéns localizados na Subunidade 04 da Unidade de Estruturação Urbana (UEU) 02 da Macrozona (MZ) 01 guardam dessa linha.

**Art. 5º** Todos os projetos urbanísticos para a área do Cais Mauá deverão prever a continuidade da realização da Feira do Livro de Porto Alegre no local.

**Art. 6º** Os projetos e seus respectivos memoriais descritivos relativos ao Cais Mauá, bem como as edificações e seus espaços abertos, atenderão ao conceito de construção ambientalmente sustentável, observando os seguintes princípios:

I – qualidade ambiental interna e externa;

II – uso eficiente da energia, bem como de matrizes alternativas;

III – coleta seletiva, reciclagem, reutilização e redução dos resíduos sólidos;

IV – conservação, uso racional e reaproveitamento das águas;

V – aproveitamento das condições naturais locais;

- VI – implantação e análise do entorno;
- VII – inovação;
- VIII – uso de materiais certificados e renováveis;
- IX – paisagismo com espécies nativas;
- X – gerenciamento dos resíduos da obra, incluindo segregação, reaproveitamento, reciclagem, transporte e destinação final; e
- XI – previsão de acessos públicos e de ciclovia compatibilizados com o Plano Diretor Ciclovitário Integrado.

**Art. 7º** Constituem diretrizes estratégicas para o Cais Mauá:

- I – o estudo de ligação aérea ou em nível, vegetada sobre a Avenida Presidente João Goulart, integrando a Praça Brigadeiro Sampaio ao Cais Mauá;
- II – a possibilidade de conexão para acesso de pedestres entre o Centro Popular de Compras e o Projeto Cais Mauá; e
- III – a criação do equipamento público “Centro da Juventude – Laboratório de Desenvolvimento da Criatividade e Empreendedorismo em Cultura, Esporte e Inovação” para 1 (uma) área do Cais Mauá.

**§ 1º** O equipamento público referido no inc. III do “caput” deste artigo consistirá em 1 (um) espaço destinado especialmente à juventude porto-alegrense e gaúcha, com acesso universal aos cidadãos em geral e com a missão de realizar trabalhos de resgate, prevenção e inclusão social, por meio de atividades de cultura, arte, esporte, lazer, formação profissional e cidadã, inclusão digital, fomento ao empreendedorismo e à inovação.

**§ 2º** O equipamento público referido no inc. III do “caput” deste artigo será localizado em 1 (um) dos prédios dos antigos armazéns do Cais Mauá.

**§ 3º** A gestão do equipamento público referido no inc. III do “caput” deste artigo será realizada conforme regimento a ser elaborado pelo Executivo Municipal e submetido à aprovação da Câmara Municipal de Porto Alegre, nele constando obrigatoriamente a coordenação compartilhada e paritária entre o Executivo Municipal e entidades com envolvimento comprovado nas áreas de atuação desse equipamento público.

**Art. 8º** Ficam alterados os limites das Subunidades 01 e 02 na UEU 02 da MZ 01, conforme Anexo desta Lei Complementar.

**Art. 9º** Fica definido o seguinte regime urbanístico para a Subunidade 02 da UEU 02 da MZ 01, conforme Anexo desta Lei Complementar:

- I – Densidade: 335 hab/ha e 110 econ/ha;
- II – Grupamento de Atividade: Mista 03, código 07 do Anexo 5.1 da Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA) –, e alterações posteriores;
- III – Índice de Aproveitamento:  $IA = 1,9 + IAA$ ;
- IV – Regime Volumétrico – Alturas:  $H1 = 0,00m$  (área não edificável),  $H2 =$  prédios tombados/inventariados e  $H6 = 100,00m$  (condicionada à observância do Plano Específico de Proteção do Aeroporto Internacional Salgado Filho); e

V – Regime Volumétrico – Taxa de Ocupação: TO2 = 75%.

**Art. 10.** Ficam criadas as Subunidades 04 e 05 na UEU 02 da MZ 01, conforme Anexo desta Lei Complementar.

**Art. 11.** Fica definido o seguinte regime urbanístico para a Subunidade 04 da UEU 02 da MZ 01, conforme Anexo desta Lei Complementar:

- I – Densidade: 70 hab/ha e 20 econ/ha;
- II – Grupamento de Atividade: Mista 03, código 07 do Anexo 5.1 da Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores;
- III – Índice de Aproveitamento: IA = 0,5 + IAA;
- IV – Regime Volumétrico – Alturas: H1 = 0,00m (área não edificável), H2 = prédios tombados/inventariados e H3 = 6,70m (base dos oitões dos armazéns); e
- V – Regime Volumétrico – Taxa de Ocupação: TO1 = 40%.

**Art. 12.** Fica definido o seguinte regime urbanístico para a Subunidade 05 da UEU 02 da MZ 01, conforme Anexo desta Lei Complementar:

- I – Densidade: 140 hab/ha e 40 econ/ha;
- II – Grupamento de Atividade: Mista 03, código 07 do Anexo 5.1 da Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores;
- III – Índice de Aproveitamento: IA = 1,0 + IAA;
- IV – Regime Volumétrico – Alturas: H1 = 0,00m (área não edificável), H4 = 14,00m (base) e H5 = 14,00m (base) + 18,00m (corpo) = 32,00m (total); e
- V – Regime Volumétrico – Taxa de Ocupação: TO2 = 75% no corpo e 90% na base.

**Art. 13.** Relativamente ao disposto nos arts. 9º, inc. II, 11, inc. II, e 12, inc. II, desta Lei Complementar, não há limitação de porte para o entretenimento noturno, e ficam vedados:

- I – templos e locais de culto em geral;
  - II – comércio atacadista em geral;
  - III – Serviços de Interferência Ambiental de Nível 3;
  - IV – instalação de indústrias poluentes ou com potencial efeito poluidor;
- e
- V – uso residencial.

**Art. 14.** Quanto aos afastamentos de altura das edificações na área do Cais Mauá, deverá ser observado, no zoneamento H5, o afastamento mínimo frontal do corpo de 4,00m (quatro metros) em relação ao alinhamento da Avenida Presidente João Goulart.

**Parágrafo único.** Fica vedado o balanço de 1,20m (um vírgula vinte metro) da edificação sobre o recuo de altura estabelecido no “caput” deste artigo e no zoneamento H1.

**Art. 15.** A aplicação do índice de aproveitamento e da taxa de ocupação na área do Cais Mauá dar-se-á com a utilização plena dos dispositivos de

controle da edificação no imóvel, sem doação de áreas para o sistema viário e equipamentos públicos comunitários.

**Art. 16.** Na área do Cais Mauá, o elemento morfológico conceituado como Volume Superior na Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores, será objeto de análise específica, com intuito de integrá-lo ao corpo da edificação, cuja avaliação ficará a critério do Sistema Municipal de Gestão do Planejamento (SMGP).

**Art. 17.** Os regimes urbanísticos estabelecidos nesta Lei Complementar para as Subunidades 02, 04 e 05 da UEU 02 da MZ 01 vigorarão até o dia 31 de dezembro de 2012, sendo assegurada aos investidores que licenciarem e iniciarem suas obras a utilização dos respectivos índices.

**Parágrafo único.** Nos primeiros 90 (noventa) dias de 2013, o Executivo Municipal enviará à Câmara Municipal de Porto Alegre projeto que estabeleça os critérios de atualização desta Lei Complementar, com a manutenção, a modificação ou a revogação dos índices nesta Lei Complementar contidos.

**Art. 18.** O Município de Porto Alegre não responderá por perdas e danos ocorridos na área do Cais Mauá decorrentes de inundações ou fechamento das comportas do dique.

**Art. 19.** Os atos de aprovação ou licenciamento dos projetos arquitetônicos conterão advertência sobre o fato de o Cais Mauá tratar-se de empreendimento localizado fora do Sistema de Proteção Contra Cheias do Município de Porto Alegre e, por isso, estar sujeito a inundações.

**Art. 20.** Todos os demais dispositivos, conceitos e padrões urbanísticos não especificados nesta Lei Complementar deverão observar o disposto na Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores, bem como as diretrizes urbanísticas e ambientais estabelecidas pelo Município de Porto Alegre.

**Art. 21.** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 4 de março de 2010.

José Fogaça,  
Prefeito.

Marcelo Gularte,  
Secretário do Planejamento Municipal,  
em exercício.

Registre-se e publique-se.

Clóvis Magalhães,  
Secretário Municipal de Gestão e  
Acompanhamento Estratégico.